Möglichkeiten und Grenzen einer Verbesserung der Wettbewerbssituation der Automobilindustrie durch Abbau von branchenspezifischen Kosten aus Informationspflichten

ABSCHLUSSBERICHT

Dr. Mischa Seiter

Dipl.-Kffr., MA (grande école) Rebecca Geiger

Dipl.-Kfm. Dipl.-Vw. Per-Olof Beckemeier

Studie im Auftrag des Bundesministeriums für Wirtschaft und Technologie

Stuttgart, im April 2010

IPRI gGmbH
International Performance Research Institute gemeinnützige GmbH
Königstraße 5
70173 Stuttgart
Phone: +49/ 711/ 620 32 68 - 0
Fax: +49/ 711/ 620 32 68 - 889
info@ipri-institute.com

Horváth & Partner GmbH
Competence Center Automotive
Königstraße 5
70173 Stuttgart
+49/ 711/ 66 919 - 0
+49/ 711/ 66 919 - 99
info@horvath-partners.com

Inhaltsverzeichnis

Abbildungsverzeichnis III

Tabellenverzeichnis III

Zweck des Dokuments 4

1 Management Summary 5

2 Ausgangssituation und Zielsetzung der Studie 8

3 Bestimmung des Begriffs Bürokratiekosten 14

3.1 Begriffsbestimmung auf Basis der Literatur 14

3.2 Erkenntnisse zur Wahrnehmung von Bürokratiekosten in der Automobilindustrie 17

4 Bestimmung des Begriffs Automobilindustrie 20

4.1 Begriffsbestimmung auf Basis der Literatur 20

4.2 Operationalisierung des Begriffsverständnisses für diese Studie 24

5 Ermittlung der Bürokratiekosten auf Basis des Standardkosten-Modells 27

5.1 Grundlagen zum SKM-Modell 27

5.2 Aussagekraft und Grenzen des SKM-Modells und der Daten in der Web-SKM-Datenbank 30

6 Belastung der deutschen Automobilindustrie durch branchenspezifische Bürokratiekosten aus Informationspflichten 34

6.1 Vorbemerkungen zu spezifischen und nicht spezifischen Informationspflichten 34

6.2 Quantitative Auswertung zu den Informationspflichten in der Automobilindustrie 35

6.2.1 Methodisches Vorgehen und Probleme bei der Datenauswertung..... 35

6.2.2 Gesamtüberblick der quantitativen Analyse 37

6.2.3 Details der quantitativen Analyse 39

7 Handlungsempfehlungen zu den Informationspflichten 46

7.1 Methodisches Vorgehen zur Ableitung von Handlungsempfehlungen 46

7.2 Handlungsempfehlungen für zusätzlich betrachtete Informationspflichten 48

7.3 Gesamtübersicht der Handlungsempfehlungen 50

7.3.1 Informationspflichten der AltfahrzeugV 50

7.3.2 Informationspflichten der FPersV 67

7.3.3 Informationspflichten der EG-FGV 70

7.3.4 Informationspflichten der StVZO 105

7.3.5 Informationspflichten der 28. BImSchV 122

7.3.6 Informationspflichten des KBA-Kodex 128

7.3.7 Informationspflichten der FzTV 139

7.3.8 Informationspflichten der FZV 142

7.3.9 Weitere Informationspflichten 159

8 Zusammenfassung und Ausblick 170

8.1 Weitere Potenziale 171

8.2 Weiterführende Forschung 174

Glossar IV

Literaturverzeichnis IX

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Zielsetzung der Studie 11
Abbildung 2: Gang der Untersuchung im Überblick 13
Abbildung 3: Eingrenzung der Bürokratiekosten aus Informationspflichten 15
Abbildung 4: Der Automobilmarkt 21
Abbildung 5: Lieferanten und Lieferstufen 23
Abbildung 6: Standardaktivitäten bei der Erfüllung von Informationspflichten 28
Abbildung 7: Berechnung von Bürokratiekosten aus Informationspflichten 29
Abbildung 8: Auswertung für Zulieferer der Automobilindustrie 38
Abbildung 9: Auswertung für Automobilhersteller 38
Abbildung 10: Auswertung für Handel und ausgewählte Dienstleister der Automobilindustrie 39

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Unternehmens- und Mitarbeiterzahlen für die Subbranchen der Automobilindustrie 36
Tabelle 2: Überblick zur quantitativen Auswertung der branchenspezifischen Bürokratiekosten in der Automobilindustrie 40
Tabelle 3: Durchschnittliche Belastung je Wirtschaftsbereich innerhalb der Automobilindustrie 41
Tabelle 4: Top 5 der branchenspezifischen Gesamtbürokratiekosten 42
Tabelle 5: Top 5 der branchenspezifischen Kosten für die einmalige Durchführung einer Informationspflicht 43
Tabelle 6: Top 5 des Zeitbedarfs für die einmalige Erfüllung einer Informationspflicht 43
Tabelle 7: Top 5 der Fallzahlen pro Jahr 44
Tabelle 8: Gegenüberstellung EG-FGV und EG-TypV, Krad-EG-TypV, LoF-EG-TypV 71
Tabelle 9: Gegenüberstellung StVZO und FZV 143
Tabelle 10: Handlungsempfehlungen im Überblick 170

Zweck des Dokuments

Das vorliegende Dokument stellt den Abschlussbericht zum Projekt Nr. 52/09 mit dem Titel

Möglichkeiten und Grenzen einer Verbesserung der Wettbewerbssituation der Automobilindustrie durch Abbau von branchenspezifischen Kosten aus Informationspflichten

dar. Der Auftrag zur Studie mit dem Aktenzeichen I D 4 - 02 08 15 wurde durch das Referat I D 4 des Bundesministeriums für Wirtschaft und Technologie erteilt.

Dieser Abschlussbericht umfasst folgende Elemente:

- die Ausgangssituation und Zielsetzung der Studie,
- die Bestimmung der zentralen Begriffe,
- die Darstellung und Bewertung der Datengrundlage,
- die Ergebnisse der quantitativen Analyse,
- die ausführlichen Handlungsempfehlungen zur Senkung von branchenspezifischen Bürokratiekosten in der Automobilindustrie sowie
- die Zusammenfassung der Ergebnisse.

1 Management Summary

Vermeidbare Bürokratiekosten senken die Wettbewerbsfähigkeit deutscher Unternehmen. Insgesamt entstehen deutschen Unternehmen pro Jahr Bürokratiekosten aus Informationspflichten in Höhe von ca. 46 Milliarden Euro. Das Generalziel der Studie ist es, Möglichkeiten und Grenzen einer Verbesserung der Wettbewerbssituation der Automobilindustrie durch Senkung von branchenspezifischen Kosten aus Informationspflichten aufzuzeigen.

Alle Aussagen dieser Studie unterliegen zwei Limitationen:

(1) Es werden ausschließlich solche branchenspezifischen Bürokratiekosten aus Informationspflichten betrachtet, die in der WebSKM-Datenbank enthalten sind. Es handelt sich dabei um Informationspflichten aus nationalem Recht sowie national umgesetztem internationalen Recht. Unmittelbar geltendes EU-Recht und Landesrecht sind somit nicht Gegenstand der Studie.

(2) Es werden ausschließlich solche Bürokratiekosten aus Informationspflichten betrachtet, die spezifisch für Unternehmen der Automobilindustrie Geltung haben. Somit werden all jene Bürokratiekosten aus Informationspflichten nicht betrachtet, welche neben Unternehmen der Automobilindustrie auch andere Unternehmen betreffen.

Die Studie verfolgt drei Teilziele:(1) Auflistung von spezifischen Informationspflichten der Automobilindustrie und Quantifizierung der damit verbundenen Bürokratiekosten soweit diese in der WebSKM-Datenbank erfasst sind, (2) Aussagen über die Beeinträchtigung bzw. Förderung der Wettbewerbsfähigkeit der Unternehmen in der Automobilindustrie und zu konkreten Senkungspotenzialen von branchenspezifischen Bürokratiekosten sowie (3) Konkrete Handlungsempfehlungen zur optimierten Gestaltung der Informationspflichten in der Automobilindustrie.

Als zentrale Begriffe werden in dieser Studie Bürokratiekosten definiert als die „[Kosten], die natürlichen oder juristischen Personen durch Informationspflichten entstehen. Informationspflichten sind auf Grund von Gesetz, Rechtsverordnung, Satzung oder Verwaltungsvorschrift bestehende Verpflichtungen, Daten und sonstige Informationen für Behörden oder Dritte zu beschaffen, verfügbar zu halten oder zu übermit-

teln. Andere durch Gesetz, Rechtsverordnung, Satzung oder Verwaltungsvorschrift entstehende Kosten sind nicht umfasst".[1] Die Automobilindustrie beeinflusst im Rahmen dieser Studie die automobile Wertschöpfungskette, die Zulieferer, Hersteller, Händler und Dienstleister vereint. Operationalisiert wird die Definition der Automobilindustrie mit Hilfe der WZ2003-4Steller, der Klassifikation der Wirtschaftszweige gemäß Ausgabe 2003 des Statistischen Bundesamtes, die auf der aktualisierten EU-Wirtschaftszweigklassifikation NACE Rev. 1.1 basiert.[2,3]

Die Datengrundlage für die Bewertung der Bürokratiekosten aus branchenspezifischen Informationspflichten der Automobilindustrie ist die WebSKM-Datenbank des Statistischen Bundesamtes. Die WebSKM-Datenbank enthält die Erhebungsergebnisse von Bürokratiekosten für Informationspflichten aus Bundesgesetzen, Rechtsverordnungen und teilweise auch Verwaltungsvorschriften, die die Wirtschaft, Bürger und die Verwaltung in Deutschland betreffen.

Die quantitative Analyse ergab, dass mit der WebSKM-Datenbank 89 von 153 identifizierten branchenspezifischen Informationspflichten bewertet werden können. In Summe ergeben sich branchenspezifische Bürokratiekosten in Höhe von 17,136 Millionen Euro pro Jahr für die Automobilindustrie.

Diese Zahl ist ausschließlich vor dem Hintergrund folgender Prämissen zu interpretieren:

(1) Nur für 89 von 153 der betrachteten Informationspflichten liegen in der WebSKM-Datenbank Werte vor. Die tatsächliche branchenspezifische Bürokratiekostenbelastung kann somit nicht abgeschätzt werden.

(2) Es gelten die oben dargestellten Prämissen bzgl. der in der Analyse einbezogenen Informationspflichten. Die tatsächliche Belastung der Unternehmen der Automobilindustrie liegt somit um ein Vielfaches höher. Die Differenz ist u.a. zurückzuführen auf direkt geltendes EU-Recht und solche Informationspflich-

[1] Die Bundesregierung (2006), S. 7

[2] http://www.destatis.de/jetspeed/portal/cms/Sites/destatis/Internet/DE/Content/Klassifikationen/GueterWirtschaftklassifikationen/Content75/KlassifikationWZ2003,templateId=renderPrint.psml

[3] Diese Klassifikation nach den WZ2003-4Stellern wurde auch in der WebSKM-Datenbank hinterlegt. Aktuell wurde der WZ 2003 in den WZ2008 überführt (http://www.destatis.de/jetspeed/portal/cms/Sites/destatis/Internet/DE/Navigation/Klassifikationen/UmstellungWZ2008.psml;jsessionid=DB6DF6766BD933D703C166BF89D7070A.internet2).

ten, die zwar für Unternehmen der Automobilindustrie Geltung haben, aber nicht ausschließlich.

(3) Die Untersuchung zeigte zudem, dass die betrachteten Informationspflichten oftmals in Abstimmung mit entsprechenden Branchenvertretern bzw. Branchenverbänden diskutiert wurden. Es ist anzunehmen, dass im Rahmen dieser Kooperation auch eine Optimierung der Bürokratiekosten stattgefunden hat.

Die ausführlichen Handlungsempfehlungen zur Senkung von branchenspezifischen Bürokratiekosten in der Automobilindustrie wurden auf Basis einer Modifikation der Checkliste aus dem SKM-Methodenhandbuch der Bundesregierung ermittelt und zu jeder Informationspflicht dokumentiert. Generell umfassen diese Handlungsempfehlungen wie die Erfüllung von mehreren Informationspflichten durch die einmalige Erbringung von Daten, die Vereinfachung von Formularen, die elektronische Bereitstellung von Formularen und Anleitungen, die elektronische Übermittlung der Daten an die zuständigen Stellen oder die Definition von Standardschnittstellen für elektronische Formulare. Die Abschaffung einer Informationspflicht wurde hingegen nur als „ultima ratio“ vorgeschlagen.

2 Ausgangssituation und Zielsetzung der Studie

Vermeidbare Bürokratiekosten senken die Wettbewerbsfähigkeit deutscher Unternehmen, denn sie erschweren bspw. eine wettbewerbsfähige Preispolitik. Insbesondere für kleine und mittelständische Unternehmen ergeben sich hieraus erhebliche Zusatzbelastungen, da die Informationsbeschaffung, -aufbereitung, -speicherung und -übermittlung zeitliche Aufwände erfordern.

Die Bundesregierung hat am 25. April 2006 das Programm „Bürokratieabbau und bessere Rechtsetzung“ verabschiedet.[4] In Folge dessen wurde am 17. August 2006 das Standardkosten-Modell (SKM) etabliert. Mit Hilfe des SKM werden Informationspflichten systematisch erfasst und ihre Kosten abgeschätzt. Das SKM dient zur Ermittlung der Kosten, die sich für die Wirtschaft, Verwaltung und Bürger aus den gesetzlichen Informationspflichten ergeben. Zu Beginn dieser Studie wurden insgesamt ca. 22.000 Informationspflichten für diese drei Adressaten in einer Online-Datenbank erfasst (WebSKM-Datenbank).[5] Von den ca. 22.000 Informationspflichten betreffen etwa die Hälfte die Wirtschaft. Für diese Adressaten entstehen pro Jahr Bürokratiekosten in Höhe von ca. 46 Milliarden Euro.

Die vorliegende Studie trägt zum Abbau der Bürokratiekosten insofern bei, als dass sie die Entlastung der Automobilindustrie von branchenspezifischen Bürokratiekosten aus Informationspflichten analysiert und Verbesserungspotenziale aufzeigt.[6]

Das Generalziel der Studie ist es, Möglichkeiten und Grenzen einer Verbesserung der Wettbewerbssituation der Automobilindustrie durch Abbau von branchenspezifischen Kosten aus Informationspflichten aufzuzeigen. Leitfrage der Studie ist somit: Welche spezifischen Informationspflichten existieren für die Automobilindustrie und welche Möglichkeiten existieren, die damit verbundenen Bürokratiekosten zu sen-

[4] Vgl. Bundesregierung (2007), S. 88-91

[5] Die WebSKM-Datenbank ist unter: https://www-skm.destatis.de/webskm/online zugänglich.

[6] An dieser Stelle sei auf die folgenden drei Prämissen verwiesen: (1) Nur für 89 von 153 der betrachteten Informationspflichten liegen in der WebSKM-Datenbank Werte vor. Die tatsächliche spezifische Bürokratiekostenbelastung kann somit nicht abgeschätzt werden. (2) Die Differenz ist u.a. zurückzuführen auf direkt geltendes EU-Recht und solche Informationspflichten, die zwar für Unternehmen der Automobilindustrie Geltung haben, aber nicht ausschließlich. (3) Die Untersuchung zeigte zudem, dass die betrachteten Informationspflichten oftmals in Abstimmung mit entsprechenden Branchenvertretern bzw. Branchenverbänden diskutiert wurden. Es ist anzunehmen, dass im Rahmen dieser Kooperation auch eine Optimierung der Bürokratiekosten stattgefunden hat.

ken? Die Studie schafft folglich Transparenz über die branchenspezifische Bürokratiekostenbelastung der Automobilindustrie und zeigt Verbesserungspotenziale auf.

An dieser Stelle ist bereits eine zentrale Limitation anzuführen: Es werden nur solche Bürokratiekosten betrachtet, die sich aus Informationspflichten ergeben, die in der Datenbasis dieser Studie (die WebSKM-Datenbank) enthalten sind. Es handelt sich dabei um Informationspflichten aus nationalem Recht sowie national umgesetztem internationalen Recht. Unmittelbar geltendes EU-Recht und Landesrecht sind somit nicht Gegenstand der Studie.

Die vorliegende Studie verfolgt im Einzelnen **drei Ziele**:

1. Auflistung von Informationspflichten der Automobilindustrie und Quantifizierung der damit verbundenen branchenspezifischen Bürokratiekosten soweit diese in der WebSKM-Datenbank erfasst sind.
2. Aussagen über die Beeinträchtigung bzw. Förderung der Wettbewerbsfähigkeit der Unternehmen der Automobilindustrie und zu konkreten Potenzialen zur Senkung von branchenspezifischen Bürokratiekosten.
3. Konkrete Handlungsempfehlungen zur optimierten Gestaltung der Informationspflichten in der Automobilindustrie.

Mit dem **ersten Ziel**, der Auflistung und Aufschlüsselung der durch Informationspflichten in der Automobilindustrie induzierten branchenspezifischen Bürokratiekosten, wird das detaillierte Aufzeigen von Bürokratiekostenumfängen in der Automobilindustrie verfolgt. Die konkreten monetären Belastungen werden dadurch transparent.[7] Zwei Teilziele ergeben sich daraus: Erstens Erkenntnisse aus der Literatur und bisherigen Studien aufzubereiten und zweitens die WebSKM-Datenbank quantitativ auszuwerten.

Das **zweite Ziel** ist es, Aussagen darüber zu treffen, ob die aufgezeigten Informationspflichten und folglich ihre Kosten zu Wettbewerbsnachteilen für die Automobilindustrie führen. Vom Grundsatz wird dabei davon ausgegangen, dass eine vermeidbare Belastung mit Bürokratiekosten generell zu einer Beeinträchtigung der

[7] Die konkrete monetäre Belastung kann jedoch nur für die 89 von 153 der identifizierten branchenspezifischen Informationspflichten vorgenommen werden. Für 64 Informationspflichten liegen in der WebSKM-Datenbank keine Werte vor. Die tatsächliche branchenspezifische Bürokratiekostenbelastung kann somit nicht abgeschätzt werden.

Wettbewerbsfähigkeit führt. Eine rein quantitative Auswertung der WebSKM-Datenbank ist nicht ausreichend. Vielmehr müssen qualitative Aussagen der betroffenen Unternehmen hinzugezogen werden, um zu einem vollständigen Bild zu gelangen. Hierzu werden die relevanten Mitarbeiter aus Unternehmen der Automobilindustrie befragt.[8] Ein vollständiges Bild ergibt sich erst, wenn auch die Ressorts[9], die in der WebSKM-Datenbank als verantwortlich für die jeweiligen Informationspflichten verzeichnet sind, und relevante Verbände[10] befragt werden. Auch diese Befragungen sind Gegenstand des zweiten Ziels. Hier ist einschränkend anzumerken, dass eine möglichst umfassende Befragung der genannten Gruppen angestrebt wurde. Allerdings konnte aufgrund der freiwilligen Teilnahme an diesen Interviews keine vollständige Befragung erfolgen.

Das **dritte Ziel** ist es, konkrete Handlungsempfehlungen zur optimierten Gestaltung der Informationspflichten in der Automobilindustrie zu geben. Die im Rahmen des zweiten Ziels der Studie gewonnenen Aussagen zu den Bürokratiekosten werden im dritten Schritt in konkrete Handlungsempfehlungen transformiert. Die Handlungsempfehlungen werden zur Steigerung der Akzeptanz und der Prüfung der Praktikabilität soweit wie möglich mit den zuständigen Ressorts und den an der Studie teilnehmenden Unternehmen validiert. Auch für die Validierung gilt wiederum die Einschränkung der Verfügbarkeit bzw. der Bereitschaft der zu befragenden Gruppen. Abbildung 1 zeigt die Ziele der Studie in der Übersicht.

[8] An der Studie nahmen 10 Unternehmen der in Kapitel 4 definierten Automobilindustrie teil.

[9] Es nahmen insgesamt 6 Vertreter aus unterschiedlichen Ressorts teil.

[10] Zu den befragten Verbänden zählen der VDA und der ZDK. Neben den Verbänden hat auch das KBA zu der vorliegenden Studie beigetragen.

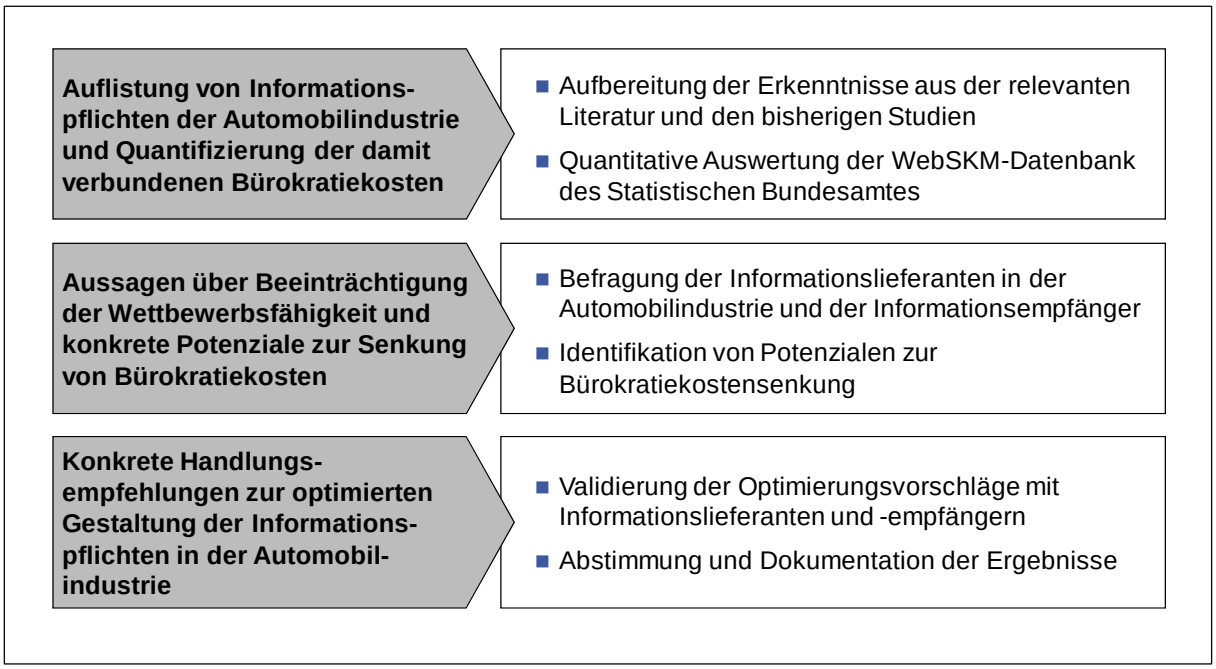
Auflistung von Informations-pflichten der Automobilindustrie und Quantifizierung der damit verbundenen Bürokratiekosten
Aufbereitung der Erkenntnisse aus der relevanten Literatur und den bisherigen Studien
Quantitative Auswertung der WebSKM-Datenbank des Statistischen Bundesamtes
Aussagen über Beeinträchtigung der Wettbewerbsfähigkeit und konkrete Potenziale zur Senkung von Bürokratiekosten
Befragung der Informationslieferanten in der Automobilindustrie und der Informationsempfänger
Identifikation von Potenzialen zur Bürokratiekostensenkung
Konkrete Handlungs-empfehlungen zur optimierten Gestaltung der Informations-pflichten in der Automobil-industrie
Validierung der Optimierungsvorschläge mit Informationslieferanten und -empfängern
Abstimmung und Dokumentation der Ergebnisse

Abbildung 1: Zielsetzung der Studie

Der vorliegende Abschlussbericht untergliedert sich in acht Kapitel. Im **ersten Kapitel** wird die gesamte Studie in Kurzform dargestellt. Der Leser kann so einen Gesamteindruck über das Vorgehen und die zentralen Ergebnisse der Studie gewinnen. In **Kapitel 2** werden die Ausgangssituation und die Zielsetzung der Studie detailliert dargelegt.

Um das Ziel der Studie zu erreichen, ist es notwendig, die beiden zentralen Begriffe zu definieren. Aus diesem Grund wird in **Kapitel 3** der Begriff Bürokratiekosten erörtert. Die Definition erfolgt auf Basis der relevanten Literatur. Das dadurch gebildete Verständnis wird im Rahmen der empirischen Erhebung der Arbeit mit der Wahrnehmung in der Automobilindustrie abgeglichen.

In **Kapitel 4** wird die hier fokussierte Automobilindustrie von anderen Industrien abgegrenzt. Hierzu werden übergeordnete (bspw. Automobilwirtschaft) und untergeordnete Begriffe (bspw. Automobilhersteller, Automobilhändler, Zulieferer) in einen Begriffsrahmen eingeordnet. Die Auswertung der diesem Projekt zugrunde liegenden

Datengrundlage erfordert nach Abgrenzung der Automobilindustrie auch die eindeutige Operationalisierung. Sie erfolgt hier gemäß der WZ2003-Codierung.[11]

Gegenstand des **Kapitels 5** ist die Diskussion der Datengrundlage der Studie. Hierzu wird im ersten Schritt das SKM-Modell erörtert. Im zweiten Schritt wird die WebSKM-Datenbank als zentrale Datengrundlage der Studie vorgestellt und bewertet.

Konkrete quantitative Aussagen zur Belastung der Automobilindustrie durch Bürokratiekosten aus Informationspflichten werden in **Kapitel 6** formuliert. Die Belastung der Automobilindustrie wird auf Basis der in der WebSKM-Datenbank hinterlegten Kostenschätzungen quantifiziert.

Die Darstellung von konkreten Handlungsempfehlungen für jede in der Automobilindustrie relevante Informationspflicht erfolgt ausführlich, sortiert nach Gesetzesgrundlagen, in **Kapitel 7**.

Die Studie schließt mit der Darstellung von weiterführenden Handlungsempfehlungen im Rahmen des **Kapitels 8**.

Die nachstehende Abbildung zeigt den gesamten Untersuchungsgang der Studie im Überblick.

[11] Der WZ2003-Code ist die Klassifikation der Wirtschaftszweige gemäß Ausgabe 2003 des Statistischen Bundesamtes (Wiesbaden April 2003), die auf der aktualisierten EU-Wirtschaftszweigklassifikation NACE Rev. 1.1 basiert [vgl. WZ2003, S. 11]. Der NACE-Code wurde dabei wesentlich verfeinert, die WZ2003-4Steller geschaffen. Die WZ2003-4Steller untergliedern jeden Wirtschaftszeig in Klassen [vgl. WZ2003, S. 12]. Eine ausführliche Übersicht ist als Pdf-Dokument unter: http://www.destatis.de/jetspeed/portal/cms/Sites/destatis/Internet/DE/Content/Klassifikationen/GueterWirtschaftklassifikationen/klassifikationwz2003__erl,property=file.pdf verfügbar.

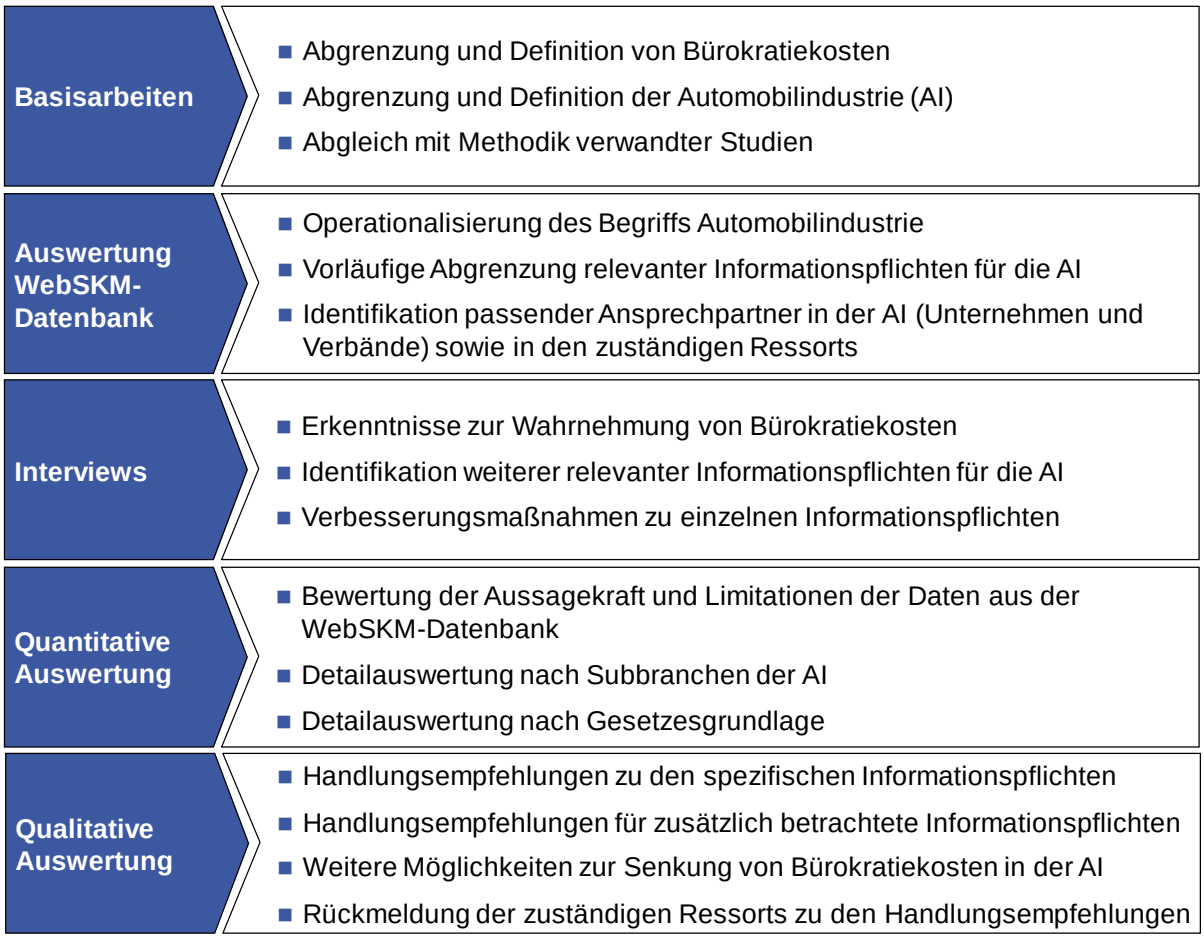
Basisarbeiten
Abgrenzung und Definition von Bürokratiekosten
Abgrenzung und Definition der Automobilindustrie (AI)
Abgleich mit Methodik verwandter Studien
Auswertung WebSKM-Datenbank
Operationalisierung des Begriffs Automobilindustrie
Vorläufige Abgrenzung relevanter Informationspflichten für die AI
Identifikation passender Ansprechpartner in der AI (Unternehmen und Verbände) sowie in den zuständigen Ressorts
Interviews
Erkenntnisse zur Wahrnehmung von Bürokratiekosten
Identifikation weiterer relevanter Informationspflichten für die AI
Verbesserungsmaßnahmen zu einzelnen Informationspflichten
Quantitative Auswertung
Bewertung der Aussagekraft und Limitationen der Daten aus der WebSKM-Datenbank
Detailauswertung nach Subbranchen der AI
Detailauswertung nach Gesetzesgrundlage
Qualitative Auswertung
Handlungsempfehlungen zu den spezifischen Informationspflichten
Handlungsempfehlungen für zusätzlich betrachtete Informationspflichten
Weitere Möglichkeiten zur Senkung von Bürokratiekosten in der AI
Rückmeldung der zuständigen Ressorts zu den Handlungsempfehlungen

Abbildung 2: Gang der Untersuchung im Überblick

3 Bestimmung des Begriffs Bürokratiekosten

Als zentraler Untersuchungsgegenstand dieser Studie ist es notwendig, die Bürokratiekosten eindeutig zu definieren. Hierzu werden im ersten Abschnitt die verschiedenen Perspektiven der Literatur erörtert und zu einem hier gültigen Verständnis zusammengefasst. Ergänzend sollen die unterschiedlichen Interpretationen von Bürokratiekosten in der hier betrachteten Branche dargestellt werden. Im Rahmen der Interpretation kann allerdings keine Repräsentativität angestrebt, sondern nur mehrheitliche Interpretationen der Interviewpartner zusammengefasst werden.

3.1 Begriffsbestimmung auf Basis der Literatur

In der wissenschaftlichen Literatur wird der Begriff Bürokratiekosten uneinheitlich verwendet.[12] So existieren die nicht trennscharfen Begriffe „Kosten aus staatlicher Regulierung“[13], „Bürokratieüberwälzungskosten“[14] und „Kosten der Verwaltung“[15].

In empirischen Untersuchungen wurden bspw. „costs of regulation“ in der OECD-Studie zur staatlichen Regulierung im internationalen Vergleich untersucht.[16] In der Unternehmensbefragung der Europäischen Kommission bei 4.000 Unternehmen von 2001 wurden Kosteneinsparungen durch vereinfachte Rechtsvorschriften, in der ifo-Telefonumfrage im Jahr 2001 Bürokratiebelastungen ermittelt.[17] Die 2003 durchgeführte Online-Umfrage der Bayerischen Deregulierungskommission (Henzler-Kommission) beschäftigt sich mit „Bürokratiekosten“.[18]

Die Kosten, die sich für Unternehmen aus staatlicher Regulierung ergeben, lassen sich zum einen in die „Kosten aus inhaltlicher/materieller Erfüllung der Informationspflichten“ und zum anderen in die „Kosten aus administrativer Erfüllung der Informationspflichten“ unterteilen. Zusätzlich werden in der Literatur „Überwachungskosten“ aufgeführt, die wir zu den Kosten der inhaltlichen Erfüllung zählen.

[12] Vgl. Schorn/Richter (2006), S. 3
[13] Vgl. Bundesregierung (2006), Öster. BMF (2007), und Bundesrat (2006)
[14] Vgl. Schorn/Richter (2006), S. 1f.
[15] Vgl. Schorn/Richter (2006), S. 33
[16] Vgl. Nicoletti et al. (2000)
[17] Vgl. ifo (2002)
[18] Vgl. Bayerische Staatsregierung (2003)

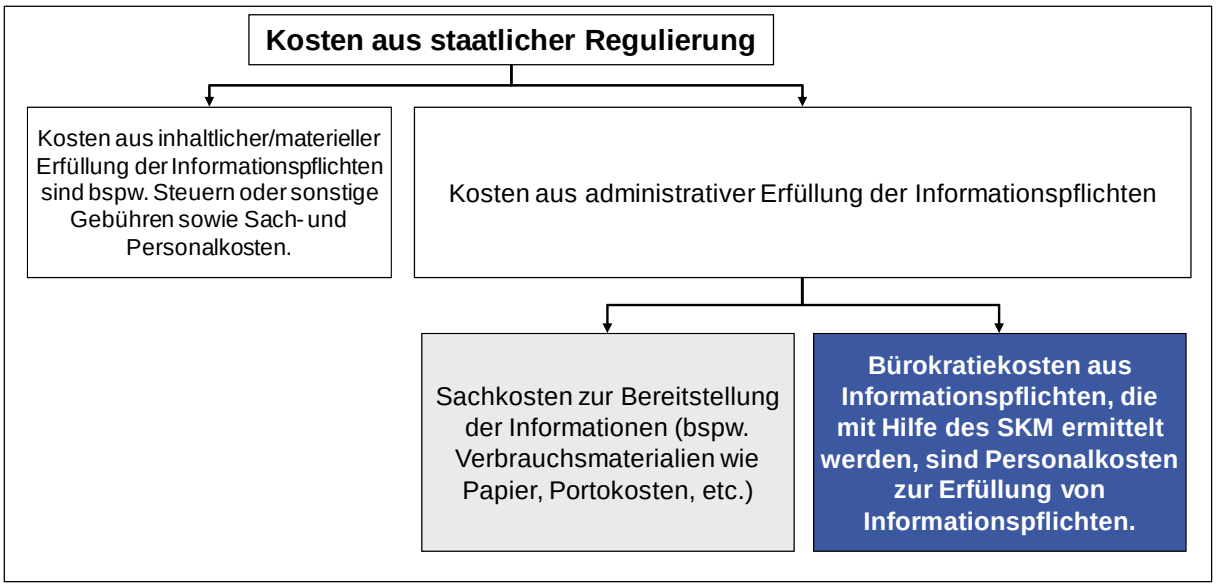
Kosten aus staatlicher Regulierung
Kosten aus inhaltlicher/materieller Erfüllung der Informationspflichten sind bspw. Steuern oder sonstige Gebühren sowie Sach- und Personalkosten.
Kosten aus administrativer Erfüllung der Informationspflichten
Sachkosten zur Bereitstellung der Informationen (bspw. Verbrauchsmaterialien wie Papier, Portokosten, etc.)
Bürokratiekosten aus Informationspflichten, die mit Hilfe des SKM ermittelt werden, sind Personalkosten zur Erfüllung von Informationspflichten.

Abbildung 3: Eingrenzung der Bürokratiekosten aus Informationspflichten[19]

Die „**Kosten aus inhaltlicher/materieller Erfüllung der Informationspflichten**“ (auch als finanzielle Regulierungskosten[20] oder Kosten der Leistungserstellung[21] bezeichnet) sind bspw. Abfallgebühren, Kraftfahrtsteuern oder sonstige Gebühren, die zur Abführung im Gesetzestext gefordert werden. Dazu gehören auch Kosten, die entstehen, wenn sich die Vorschrift bspw. auf die Produkt- oder Prozessgestaltung eines Unternehmens auswirkt (auch als substanzielle Regulierungskosten[22] oder Investitions- bzw. Produktionskosten zur Leistungserstellung[23] bezeichnet). Das heißt, um die betreffende Vorschrift zu erfüllen, muss bspw. ein Filter in das entsprechende Produkt eingebaut werden. Die Kosten für den Filter sind dann regulierungsinduziert und somit zur inhaltlichen Erfüllung der Informationspflicht erforderlich. Eine klare Zuordnung bzw. Abgrenzung der Kosten ist jedoch nicht immer gegeben; insbesondere dann nicht, wenn ganze Prozesse umstrukturiert werden müssen. Darüber hinaus ergeben sich Überwachungskosten aus dem Monitoring der Pflichterfüllung.[24]

[19] In Anlehnung an: Bundesregierung (2006), S.7-11, Öster. BMF (2007), S. 6 und Bundesrat (2006), S. 9.
[20] Vgl. Schulze (2009), S. 7
[21] Vgl. Schorn/Richter (2006), S. 33
[22] Vgl. Schulze (2009), S. 6
[23] Vgl. Schorn/Richter (2006), S. 33
[24] Vgl. Schulze (2009), S. 7

So führen beispielsweise verordnete Gütekontrollen oftmals zu einer Beeinträchtigung des Produktionsprozesses.

Es ist offensichtlich, dass Unternehmen aus der inhaltlichen Erfüllung von Informationspflichten teilweise erhebliche Kosten entstehen können. Eine gute Förder- und Regulierungspolitik sollte demzufolge bereits im Prozess der Gesetzesgestaltung analysieren, welche direkten und indirekten Kosten (bspw. in Form von Abgaben) sie ihrer Volkswirtschaft auferlegen kann, ohne sie im internationalen Wettbewerb zu bremsen. Im Rahmen dieser Studie wird auf die inhaltliche Erfüllung von Informationspflichten nicht weiter eingegangen werden.

Den Kosten aus inhaltlicher Erfüllung stehen die „**Kosten aus administrativer Erfüllung der Informationspflichten**“ gegenüber. Diese lassen sich nochmals unterteilen in die Sachkosten zur Bereitstellung der Informationen und die Bürokratiekosten aus Informationen. Unter **Sachkosten zur Bereitstellung** der Informationspflichten werden in diesem Zusammenhang jene Kosten verstanden, die durch die physische Informationsübermittlung entstehen. Hierbei sind insbesondere Versandkosten sowie Büroverbrauchsmaterial wie Papier und Briefumschläge zu nennen. Die Sachkosten zur Bereitstellung werden in den Daten der WebSKM-Datenbank berücksichtigt.

Zu den **Bürokratiekosten aus Informationspflichten** im Sinne des SKM und im Sinne dieser Studie zählen schließlich die Personalkosten zur sachlichen Bearbeitung bei der Erfüllung von Informationspflichten und der dafür erforderlichen Gewinnung und Übermittlung von Informationen. Es handelt sich dann somit um Kosten für Verwaltungsaufgaben sowie Such- und Informationskosten.[25] Hierzu wurden im SKM Standardaktivitäten definiert, mit deren Hilfe die Bürokratiekosten ermittelt werden (vgl. Kapitel 5.1). Es ist aber darauf hinzuweisen, dass im SKM **Sachkosten** zur Bereitstellung der Informationspflichten immer dann auch zu Bürokratiekosten zählen, wenn diese Sachkosten direkt anrechenbar sind. Ein Beispiel soll dies illustrieren: Wird etwa eine Software angeschafft, die das Ausfüllen von Formularen und das Erstellen von Anträgen zur Erfüllung von Informationspflichten ermöglicht, kann der für die Software gezahlte Preis sowie Kosten für mögliche Updates als Bürokratiekosten angerechnet werden. Ist die Software jedoch auch zur Erfüllung anderer Zwecke wie bspw. Abrechnungen angeschafft worden, so steht sie in keinem direkten Zusam-

[25] Vgl. Schorn/Richter (2006), S. 33

menhang mit der Informationspflichterfüllung und zählt demzufolge auch nicht zur Kategorie der Bürokratiekosten.[26]

Grundlage der vorliegenden Studie soll die Auffassung des Gesetzes zur Einsetzung eines Nationalen Normenkontrollrates (NKRG) vom 14. August 2006 sein.[27] Dort werden Bürokratiekosten definiert als „**[Kosten], die natürlichen oder juristischen Personen durch Informationspflichten entstehen. Informationspflichten sind auf Grund von Gesetz, Rechtsverordnung, Satzung oder Verwaltungsvorschrift bestehende Verpflichtungen, Daten und sonstige Informationen für Behörden oder Dritte zu beschaffen, verfügbar zu halten oder zu übermitteln. Andere durch Gesetz, Rechtsverordnung, Satzung oder Verwaltungsvorschrift entstehende Kosten sind nicht umfasst**.“[28]

Allerdings gilt hier die oben angeführte Beschränkung auf die in der WebSKM-Datenbank vorliegenden Grundlagen.

3.2 Erkenntnisse zur Wahrnehmung von Bürokratiekosten in der Automobilindustrie

Die verschiedenen Interpretationen des Begriffs Bürokratiekosten in der Automobilindustrie determinieren wesentlich die Akzeptanz der Studie. Aus diesem Grund soll ein kurzer Überblick über Wahrnehmungsvarianten gegeben werden.

Grundsätzlich können hier nicht jegliche Wahrnehmungen dargestellt werden. Vielmehr sollen solche vom hier zugrunde gelegten Verständnis divergierenden Wahrnehmungen dargelegt werden, die einerseits eine besonders schwerwiegende Abweichung darstellen und andererseits von verschiedenen Interviewpartnern in verschiedenen Unternehmen genannt wurden. Insgesamt lassen sich somit sechs abweichende Wahrnehmungen unterscheiden.

- **Variante 1**: Eigeninduzierte Bürokratiekosten aufgrund der internen Verwaltung (internes Berichtswesen/Reporting).

[26] "Wenn eine Anschaffung ausschließlich mit dem Zweck erfolgt, das Unternehmen in die Lage zu versetzen, spezielle Informationspflichten zu erfüllen, kann die Anschaffung in Höhe des jährlichen Abschreibungssatzes berücksichtigt werden." (Die Bundesregierung (2006), S. 22)

[27] Vgl. Die Bundesregierung (2006), S. 7

[28] Die Bundesregierung (2006), S. 7

- **Variante 2**: Bürokratiekosten aufgrund von Informationsanforderungen von Kunden.
- **Variante 3**: Bürokratiekosten aufgrund von Informationsanforderungen von Branchenverbänden.
- **Variante 4:** Bürokratiekosten, die auf Basis von gesetzlichen Regelungen entstehen, die nicht im Fokus der Studie sind.
- **Variante 5:** Wahrnehmung der Erfüllungskosten - die Kosten aus inhaltlicher Erfüllung der Informationspflichten - als Bürokratiekosten.
- **Variante 6:** Bürokratiekosten als „versunkene Kosten“, die durch die Aufteilung auf viele Mitarbeiter als verschwindend gering wahrgenommen werden.

Ad Variante 1: Zu eigeninduzierten Bürokratiekosten zählen all jene Kosten, die entstehen, wenn eine interne Stelle einer anderen eine Informationspflicht auferlegt. Eine typische Variante ist das sog. Management Reporting.

Ad Variante 2: Innerhalb der Automobilindustrie existiert zwischen den Unternehmen eine große Vielfalt von Informationspflichten. Zumeist werden diese durch den jeweiligen Kunden induziert. Beispiel für solche Informationspflichten sind etwa der Nachweis, dass das lieferende Unternehmen eine bestimmte Zertifizierung durchgeführt hat. Teile dieser Informationspflichten legen Kunden den liefernden Unternehmen auf. Diese Art von Informationspflichten verursachen in der Automobilindustrie zwar Kosten, sind aber nicht Gegenstand dieser Studie, da sie nur mittelbar auf gesetzlichen Bestimmungen im Sinne dieser Studie beruhen.

Ad Variante 3: Unternehmen entstehen Kosten auch aus Mitgliedschaften in Verbänden wie dem VDA, VDIK und dem ACEA, da diese ihren Mitgliedern bestimmte Meldepflichten insbesondere für branchenstatistische Zwecke auferlegen. Eine gesetzliche Grundlage liegt in diesen Fällen in der Regel nicht vor.

Ad Variante 4: Unternehmen entstehen auch Kosten aus gesetzlichen Regelungen, die nicht in dieser Studie betrachtet werden. Zu nennen sind hier insbesondere direkt wirkende EU-Verordnungen, die in der WebSKM-Datenbank wie bereits erläutert nicht erfasst werden.

Ad Variante 5: Schließlich sehen Unternehmen die inhaltlichen Auflagen aus Informationspflichten als Bürokratiekostenbelastung. Jedoch handelt es sich bei diesen Erfüllungskosten nicht um Bürokratiekosten im Sinne der vorliegenden Studie.

Ad Variante 6: Insbesondere große Unternehmen in der Automobilindustrie nehmen Bürokratiekosten nicht als Belastung war, weil die Erfüllung von Informationspflichten auf sehr viele Mitarbeiter aufgeteilt ist, die diese jeweils neben ihrer eigentlichen Tätigkeit ausüben. „100 Leute zu 1%“ heißt die Daumenregel für diese „versunkenen“ Kosten.

4 Bestimmung des Begriffs Automobilindustrie

Zur Analyse der spezifischen Bürokratiekosten in der Automobilindustrie ist es notwendig, die betrachtete Branche von anderen Branchen eindeutig abzugrenzen. Aufgrund der Komplexität und Größe der betrachteten Branche ist eine Abgrenzung nicht trivial. Folglich soll hier eine zweistufige Annäherung erfolgen. Im ersten Schritt wird eine Begriffsbestimmung auf Basis der Literatur vorgenommen (Kapitel 4.1). Das gewonnene Verständnis wird in einem zweiten Schritt operationalisiert (Kapitel 4.2).

4.1 Begriffsbestimmung auf Basis der Literatur

Eine erste Annäherung an den Begriff ist über die Definition des Automobils und seinen wichtigsten Komponenten möglich. Ein Automobil wird definiert über mehrere Eigenschaften. Ein Automobil ist ein mehrspuriges, eigenständig angetriebenes Landfahrzeug, das frei beweglich ist und nicht auf Schienen fährt und zum Transport von Personen oder Frachtgütern dient.[29] In einer oft herangezogenen engeren Fassung schließt der Begriff nur PKW ein.

Ein PKW besteht aus mehreren Hauptmodulen, die sich wie folgt grob einteilen lassen:[30]

- Fahrwerk
- Motor und Aggregate
- Antriebsstrang
- Karosseriestruktur
- Sichtbare Karosserie (engl. Body)
- Innenausstattung (engl. Interior)
- Elektrik und Elektronik

Die Anforderungen an die Leistung bzw. Erfüllung von gesetzlichen Standards ist in den verschiedenen Modulen sehr unterschiedlich ausgeprägt. So sind beim Ant-

[29] Diese hier bestimmte Definition basiert auf § 1 Abs. 2 StVG „Als Kraftfahrzeuge im Sinne dieses Gesetzes gelten Landfahrzeuge, die durch Maschinenkraft bewegt werden, ohne an Bahngleise gebunden zu sein." – durch die Eigenschaft der Mehrspurigkeit werden Krafträder usw. ausgeschlossen.

[30] Die Einteilung verschiebt sich im zeitlichen Verlauf durch neue Konzepte und Technologien; hier sei eine Struktur, wie sie in einer Studie von *Mercer* dargestellt wurde. Vgl. Mercer Management Consulting/HypoVereinsbank (2001).

riebsstrang die Lebensdauer und der Wirkungsgrad relevant, bei der Karosserie ist bspw. das Crashverhalten von primärer Bedeutung und beim Interieur die wahrgenommene Anmutung beim Kunden wichtig.

Die wirtschaftlichen Aktivitäten rund um das Automobil finden auf dem Automobilmarkt statt. Eine Ordnung des Automobilmarktes nimmt *Diez* anhand der Value Chain (lebenszyklusorientierte Wertschöpfungskette im Gegensatz zur Lieferkette) vor.[31] „Spricht man vom Automobilmarkt, so ist damit zumeist der Markt für Neuwagen gemeint. Diese Fokussierung für den Neuwagenmarkt ist insofern berechtigt, als der Verkauf eines fabrikneuen Fahrzeugs gewissermaßen den Motor des Automobilmarktes darstellt: Erst durch den Neuwagenverkauf werden eine ganze Reihe weiterer wirtschaftlicher Aktivitäten ausgelöst, die dem Neuwagenkauf teilweise vorgelagert (upstream), teilweise nachgelagert (downstream) sind.“[32] *Diez* betrachtet dabei vom Markt für Engineeringleistungen bis hin zur Entsorgung alle wertschöpfenden Leistungen rund um das Automobil (siehe folgende Abbildung 4).

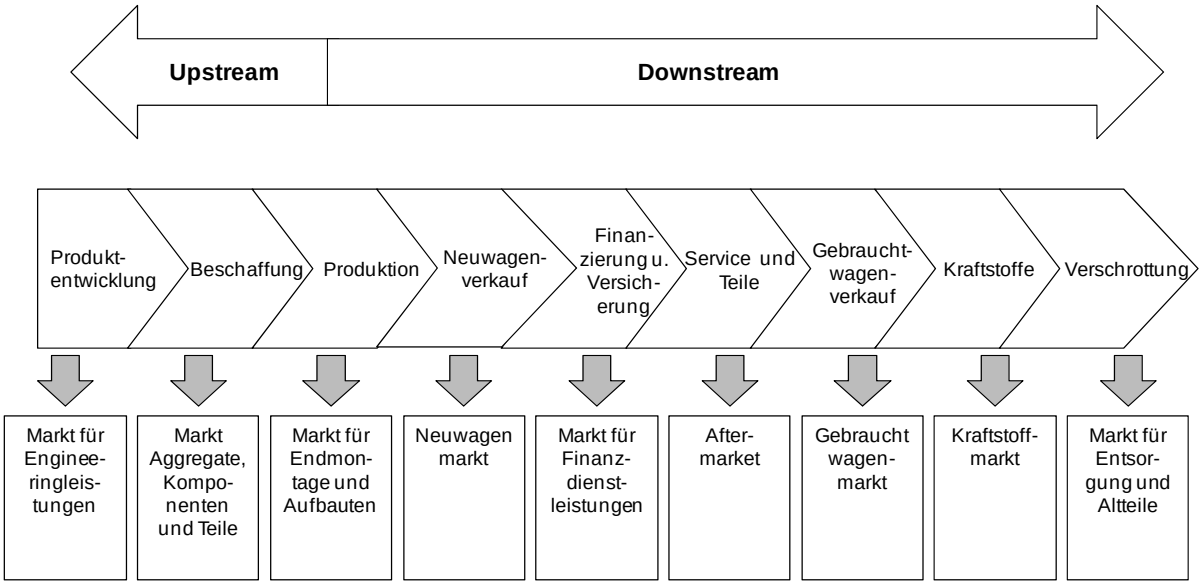

Abbildung 4: Der Automobilmarkt[33]

[31] Vgl. Diez (2006), S. 17ff.
[32] Diez (2006), S. 17
[33] Diez (2006), S. 18, Abb. 1

Eine zweite Annäherung an den Begriff der Automobilindustrie soll über die Abgrenzung von der Automobilwirtschaft erfolgen:

Die Automobilwirtschaft gliedert sich funktional in einen handelnden („Automobilhandel“) und einen herstellenden („Automobilindustrie“) Zweig. Während die Automobilwirtschaft allumfassend die gesamte Wertschöpfungskette von der Produktion kleinster Zulieferteile bis zum Vertrieb und schließlich Entsorgung der Endprodukte sowie alle angrenzenden Dienstleister einbezieht, fokussiert die Automobilindustrie vor allem die Hersteller und deren direkten Zulieferer.[34] Die Abgrenzung der beiden Begriffe bezieht sich demzufolge vor allem auf die Wertschöpfungstiefe und Tätigkeitsfelder.

Die Automobilindustrie bezieht sich also lediglich auf „Hersteller von Kraftwagen und Motoren, Anhängern und Aufbauten sowie Hersteller von Kfz-Teilen und Zubehör“[35]. Eine Abgrenzung der beiden Begriffe ist insbesondere in den Bereichen der Zulieferung und der Dienstleistung schwierig, da diese aufgrund verschiedener Abnehmer häufig institutionell nicht vollständig der Automobilbranche zugerechnet werden können.

In der produzierenden Automobilindustrie findet man in der Regel komplexe Lieferketten-Strukturen vor (siehe auch Abbildung 5). Die Stufe eines Unternehmens in der Kette wird als Tier bezeichnet,[36] wobei der unmittelbar vor dem OEM (Original Equipment Manufacturer) angesiedelte Lieferant als Tier 1 bezeichnet wird (und dessen Sublieferant als Tier 2). Oft geht mit bestimmten Tier bzw. Stufen eine entsprechende Aufgabenerfüllung einher. So sind Tier 1 meist Systemlieferanten,[37] Tier 2 eher Komponenten- oder Baugruppenlieferanten.[38]

[34] Vgl. Florenz (1992), S. 8 und Meinig (1995), S. 57f. sowie für eine handelsorientierte Darstellung Graf (2008), S. 9f.

[35] Verband der Automobilindustrie (VDA), Jahresbericht 2006, S. 182; vgl. zur herstellungsorientierten Definition auch Florenz (1992), S. 8, Meinig (1995), S. 58.

[36] Der engl. Begriff „tier“ bedeutet Rang, Stufe.

[37] Systeme sind eigenständige Komponenten, die eine Funktion eigenständig erfüllen.

[38] Baugruppen oder Komponenten sind in der Automobilindustrie in der Regel räumlich zusammengefasste Bausteine.

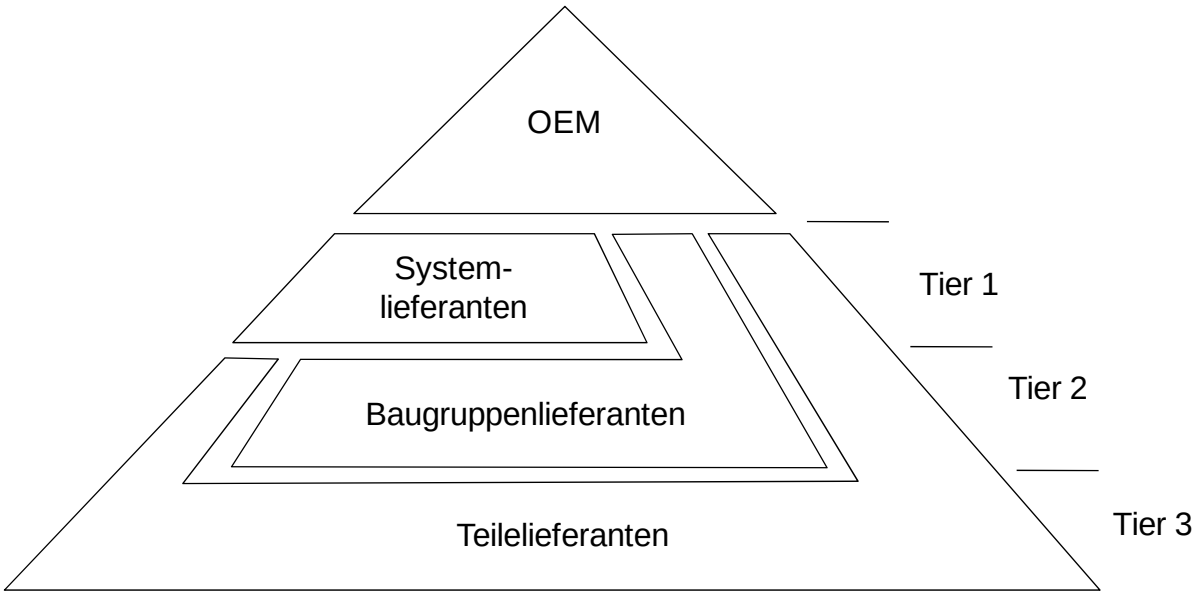

Abbildung 5: Lieferanten und Lieferstufen[39]

Weiterhin können verschiedene Arten von Lieferanten differenziert werden:[40]

- Standardteilelieferanten: Konventionelle Lieferanten, die Normteile liefern, welche ausgereift und standardisiert sind.
- Komponentenspezialisten: Lieferanten, die Know-how-intensive Komponenten auf einem speziellen Gebiet zuliefern.
- Systementwickler: Lieferanten, welche einen kompletten Systemverbund mit bestimmten Funktionalitäten auslegen, entwickeln bzw. anpassen. Der Fokus liegt dabei auf der funktionalen Integration.
- Integrierte Partner: Lieferanten, die selbst ein hohes Maß an Integration in Entwicklung und Belieferung erzielen (bspw. ein komplettes Front-End als Stoßstange mit Wärmetauscher und Beleuchtungseinheit, das insgesamt auf Crash-Verhalten hin optimiert wird). Bei diesen Lieferanten wird sowohl ein hohes Detailwissen bezogen auf die betroffenen Systeme als auch ein hinreichender Überblick über das Gesamtfahrzeug erwartet, um eine nahtlose Einbindung zu ermöglichen.

[39] In Anlehnung an Corsten/Gössinger (2001), S. 22, Abb. 4.

[40] Diese Differenzierung nach dem Integrationsbeitrag der Lieferanten basiert auf einer Studie von McKinsey/IKA (1999), S. 20; die Einteilung unterliegt einem permanenten Wandel, und zahlreiche Lieferanten werden sich weiterentwickeln oder neue Angebotsmodelle anstreben.

Die dargestellten Annäherungen an den Begriff sollen im folgenden Kapitel genutzt werden, um das hier zu Grunde gelegte Verständnis des Begriffs Automobilindustrie zu definieren.

4.2 Operationalisierung des Begriffsverständnisses für diese Studie

Die vorangehende Übersicht über die Begriffe ist relativ stark differenziert; für diese Studie gilt es nun, ein Begriffsverständnis zu fassen, welches eine geeignete Granularitätsstufe erfüllt und sich mit den gesetzlichen und statistischen Einteilungen sinnvoll verknüpfen lässt.

Das Verständnis der Automobilindustrie in der vorliegenden Studie baut auf dem Verständnis des VDA auf, ergänzt den Umfang jedoch um den Automobilhandel und die Instandhaltung und Reparatur von Kraftwagen, um die wesentlichen Teile der automobilen Wertschöpfungskette abzubilden (dies entspricht in manchen Definitionen eher dem Begriff der Automobilwirtschaft[41]). Der Automobilhandel wiederum umfasst in seiner Definition i.w.S. jene Wirtschaftssubjekte, die sich gewerblich mit dem An- und Verkauf von Automobilen befassen, sowie unternehmenseigene Absatzorgane der Automobilhersteller, Handelsvertreter und Händler von Kraftwagenteilen und -zubehör.[42]

Insgesamt lässt sich entsprechend eine Vierteilung der automobilen Wertschöpfungskette in Zulieferer, Hersteller, Händler und Dienstleister feststellen. Die einzelnen Akteursgruppen sollen im Folgenden kurz vorgestellt werden:

- **Hersteller:** Die Hersteller umfassen alle Produzenten von Kraftwagen, Kraftwagenmotoren, Karosserien, Aufbauten und Anhängern. Ergänzend sollen in dieser Studie die Hersteller von Krafträdern und Hersteller von land- und forstwirtschaftlichen Maschinen einbezogen werden.[43]

[41] Vgl. Florenz (1992), S. 8, Meinig (1995), S. 57f.

[42] Vgl. Graf (2008), S. 9f. und Meinig (1995) , S. 57 und auch und Diez (2003), S. 269ff.; es handelt sich dabei um eine über eine rein institutionale Definition hinausgehende Definition, die aus der ausgeübten Funktion resultiert.

[43] Diese deckt sich mit der an das StVG angelehnten Definition im vorangestellten Abschnitt,

- **Zulieferer:** Die Zulieferer umfassen die ersten beiden Anlieferungsstufen (Tier 1 und Tier 2), wobei es sich in der Regel bei der ersten Stufe um Systemlieferanten und bei der zweiten Stufe um Komponenten- oder Teilelieferanten handelt. Eine feste Zuordnung der Stufen mit dem Produktumfang ist jedoch nicht möglich; es erfolgt auch keine diesbezügliche Differenzierung. Nicht in den Untersuchungsumfang fallen in der vorliegenden Studie Hersteller von Produktionsmitteln (Ausrüster), Hersteller von Lacken, Kunststoffen, Stoffen, Kleinteilen wie Schrauben, Kabel, etc., wenn diese auch Anwendung in anderen Industrien erfahren.
- **Händler:** Die Händler umfassen sowohl den herstellereigenen Vertrieb (Niederlassungen), Handelsvertreter als auch die freien Händler.[44] Neben den Händlern der Kraftwagen werden auch Händler von Kraftwagenteilen und -zubehör in den Studienumfang einbezogen, da diese einen wesentlichen Teil der Automobilindustrie ausmachen.
- **Dienstleister:** Im Bereich der Dienstleistungen umfasst die Studie Unternehmen, die sich mit der Instandhaltung, Reparatur und Verwertung/Entsorgung von Kraftfahrzeugen befassen. Nicht in den Untersuchungsumfang fallen die Hersteller und Runderneuerer von Bereifungen sowie alle anderen Dienstleister, wie Logistikdienstleister, Autoversicherer, Autobanken, Kraftfahrtversicherung, Automobilclubs, etc.

Die Klassifikation der Informationspflichten wird in der WebSKM-Datenbank mittels der WZ2003-4Steller vorgenommen. Daher wird der Begriff Automobilindustrie ebenfalls durch diese WZ2003-4Steller operationalisiert. Die Operationalisierung lautet dann wie folgt:

- **OEM:**
    - Herstellung von Kraftwagen und Kraftwagenmotoren (34.10)
    - Herstellung von land- und forstwirtschaftlichen Zugmaschinen (29.31)
- **Zulieferer:**

[44] Vgl. auch Meinig (1995), S. 57f.

- Herstellung von Teilen und Zubehör für Kraftwagen und Kraftwagenmotoren (34.30)
- Herstellung von Karosserien, Aufbauten und Anhängern (34.20)
- Runderneuerung von Bereifungen (25.12)[45]
- Herstellung von Akkumulatoren und Batterien (31.40)
- Herstellung von elektrischen Ausrüstungen für Motoren und Fahrzeuge, anderweitig nicht genannt (31.61)

- **Händler und ausgewählte Dienstleister:**
  - Handel mit Kraftwagen (50.10)
  - Instandhaltung und Reparatur von Kraftwagen (50.20)
  - Handel mit Kraftwagenteilen und -zubehör (50.30)
  - Handel mit Krafträdern, Kraftradteilen und -zubehör; Instandhaltung und Reparatur von Krafträdern (50.40)

[45] Für diesen WZ2003-4Steller sind in der WebSKM-Datenbank keine Informationspflichten hinterlegt. Daher wird diese Position in den weiteren Betrachtungen nicht mehr aufgeführt.

5 Ermittlung der Bürokratiekosten auf Basis des Standardkosten-Modells

Grundlage der vorliegenden Studie ist das Standardkosten-Modell (SKM). Das SKM ist ein Berechnungsmodell zur Erfassung von Bürokratiekosten, die durch Informationspflichten verursacht werden. Die Logik des Berechnungsmodells wird im ersten Abschnitt dieses Kapitels beschrieben. Die mit Hilfe des SKM erfassten Daten werden in Deutschland in der online zugänglichen WebSKM-Datenbank abgebildet. Die Güte dieser Daten wird im zweiten Abschnitt erörtert.

5.1 Grundlagen zum SKM-Modell

Zweck des SKM ist die Messung der mit der Erfüllung einer Informationspflicht einhergehenden Kosten und **nicht** die Bewertung des Nutzens für den jeweiligen Normadressaten (nachfolgend als Informationsgeber bezeichnet).[46] Die Ergebnisse der Messung werden in einer online zugänglichen Datenbank veröffentlicht (WebSKM-Datenbank).[47]

Mithilfe des SKM werden alle Informationspflichten erfasst, die mindestens zwei Jahre in Kraft waren.[48] Auf diese Weise wird sichergestellt, dass Kosten nicht aufgrund mangelnder Erfahrungswerte falsch oder aufgrund noch zu realisierender Lerneffekte überhöht eingeschätzt werden.[49] Alle mit dem SKM erfassten Informationspflichten gehen aus nationalem oder umgesetzten internationalem Recht hervor. Direkte EU-Verordnungen sowie Landesrecht werden im SKM nicht gemessen.[50]

Grundlage für die Berechnungen im Rahmen des SKM ist ein Standardprozess zur Erfüllung einer Informationspflicht (vgl. Abbildung 6).[51] Dieser ist geeignet, um die Kosten für Informationsgewinnung, -bereithaltung oder -übermittlung zu erfassen.

[46] Vgl. Die Bundesregierung (2006), S. 5
[47] Die WebSKM-Datenbank ist unter: https://www-skm.destatis.de/webskm/online zugänglich.
[48] Vgl. Die Bundesregierung (2006), S. 12
[49] Vgl. Schulze (2009), S. 8
[50] Vgl. Schulze (2009), S. 8
[51] Vgl. Statistisches Bundesamt (2006), S. 52; Charité et al. (o.J.), S. 25f.

1. Einarbeitung/Routinebildung im Hinblick auf die Informationspflicht
2. Empfang der Information
3. Sammeln erforderlicher Informationspflichten
4. Einschätzung der erforderlichen Informationen und Daten
5. Ausfüllen oder Eingabe der erforderlichen Daten
6. Durchführung von Berechnungen und/oder Schätzungen
7. Ausdrucken/Protokollieren der Ergebnisse
8. Kontrolle und mögliche Korrektur von Ergebnissen
9. Einholen von Informationen bei Dritten
10. Konsultationen
11. Erklärungen/Erläuterungen
12. Ausführen von Zahlungsanweisungen
13. Senden der Informationen
14. Archivierung von Informationen

Abbildung 6: Standardaktivitäten bei der Erfüllung von Informationspflichten[52]

Für jede Standardaktivität SA_i wird der dafür benötigte Zeitbedarf ermittelt.[53] Zusätzlich wird jede Standardaktivität nach der erforderlichen Qualifikation des jeweiligen Bearbeiters klassifiziert, so dass sie mit einem durchschnittlichen Lohnsatz L_i bewertet werden kann. In der Regel wird ein Durchschnittslohnsatz angesetzt, wobei zwischen internen und externen Lohnsätzen unterschieden wird. Die internen Lohnsätze werden für Aktivitäten angewendet, die innerhalb des Unternehmens ausgeführt werden. Werden hingegen Aktivitäten extern vergeben, so gelten auch externe Lohnsätze. Ein branchenspezifischer Lohnsatz wird nur dann zur Berechnung herangezogen, wenn die Informationspflicht ausschließlich für die jeweilige Branche gilt. Die Multiplikation von Zeit und Lohnsatz ergibt dann die Bearbeitungskosten für eine Standardaktivität i der betrachteten Informationspflicht.

Zu den Bearbeitungskosten werden Zusatzkosten hinzuaddiert. Dabei handelt es sich um Kosten, die bspw. für eine explizit für die Erfüllung der Informationspflichten angeschaffte Software zu Buche schlagen. Insgesamt ergeben sich für eine einmalige Erfüllung der Informationspflicht für ein Unternehmen die Kosten nach folgender Formel:

[52] Vgl. Nijsen/Vellinga (2002), S. 21

[53] Vgl. Die Bundesregierung (2006), S. 24, 41, 53, diese Quellenangabe gilt für den gesamten Absatz

$$K = \sum_i (SA_i \cdot L_i) + Z$$

Die Gesamtkosten für eine Informationspflicht sind folglich eine Multiplikation aus der Anzahl der Berichtseinheiten N (Unternehmen bzw. Betrieb), die der Informationspflicht nachkommen müssen, und der Periodizität P. Die Periodizität gibt an, wie häufig eine Informationspflicht pro Jahr erfüllt werden muss. Die Periodizität geht entweder direkt aus dem Gesetzestext hervor oder sie ergibt sich bspw. bei Anträgen fallweise. Es ergibt sich somit folgende Formel für die Gesamtkosten einer IP:

$$GK = K \cdot N \cdot P$$

Einen Gesamtüberblick zum Zustandekommen der Bürokratiekosten aus Informationspflichten bietet abschließend in diesem Kapitel die nachstehende Abbildung (Abbildung 7).

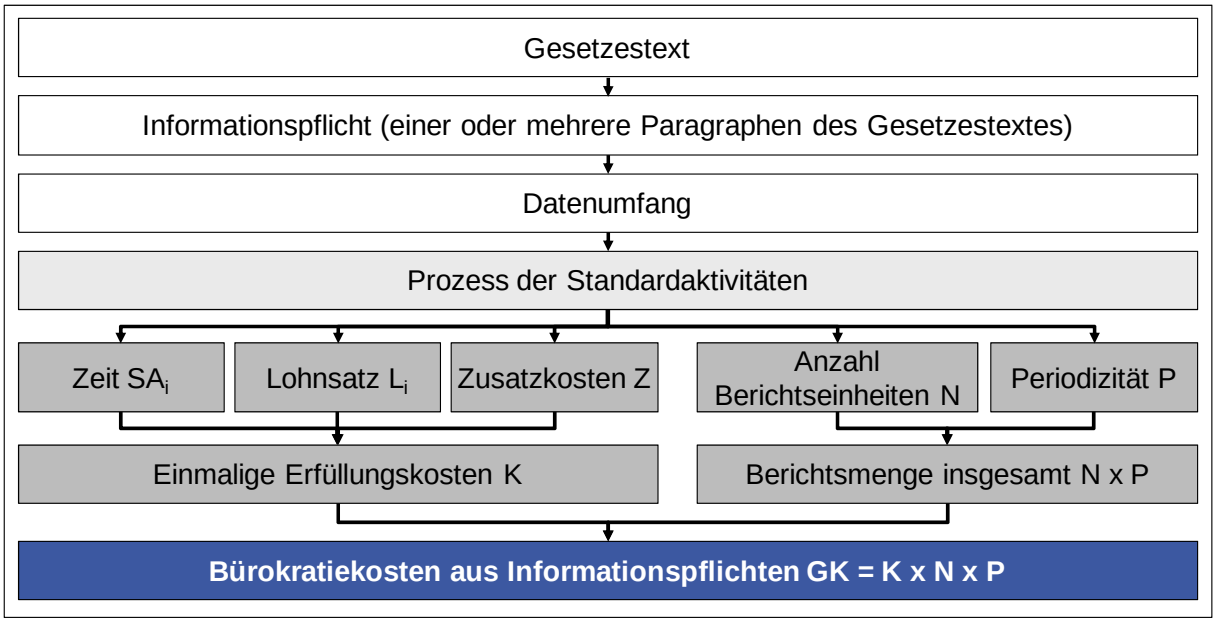

Abbildung 7: Berechnung von Bürokratiekosten aus Informationspflichten[54]

[54] In Anlehnung an BMF (2007), S. 4 und Die Bundesregierung (2006), S. 26

5.2 Aussagekraft und Grenzen des SKM-Modells und der Daten in der Web-SKM-Datenbank

Die WebSKM-Datenbank enthält Informationspflichten aus Bundesgesetzen, Rechtsverordnungen und teilweise auch Verwaltungsvorschriften, die die Wirtschaft, die Bürger und die Verwaltung in Deutschland betreffen.[55] Informationspflichten aus europäischem und internationalem Recht wurden in die Messung der Bürokratiekosten dann aufgenommen, wenn die entsprechenden Gesetze und Verordnungen durch einen Rechtsetzungsakt des Bundesgesetzgebers in nationales Recht umgesetzt wurden.[56]

Die Zielsetzung dieser Studie erfordert es, dass die folgenden Angaben zu den Informationspflichten vorliegen:

- Branchengültigkeit der Informationspflicht
- Fallzahl der Informationspflicht
- Kosten zur Erfüllung der Informationspflicht
- Zeitaufwand zur Erfüllung der Informationspflicht

Ad Branchengültigkeit der Informationspflicht: Der Geltungsbereich einer Informationspflicht für eine bestimmte Branche wird durch die Angabe einer WZ2003-4Steller-Codierung definiert. Da die Angaben zu den WZ2003-4Stellern nach Aussagen des Statistischen Bundesamtes freiwillig sind, ist die Vollständigkeit und Richtigkeit diesbezüglich nicht durchgehend gegeben. Des Weiteren werden die Angaben zu den WZ2003-4Stellern von unterschiedlichen Ressorts/Sachbearbeitern vergeben, so dass hierdurch teilweise widersprüchliche Angaben vorliegen können. Darüber hinaus kann auch eingeschränktes Fachwissen der Bearbeiter zu fehlerhaften und/oder fehlenden Angaben führen.

Ad Fallzahl der Informationspflicht: Die Fallzahl pro Jahr beschreibt die „Anzahl, der aufgrund der Informationspflicht ausgelösten Informationstransfers der Normadressaten an den Endadressaten in einem Jahr“.[57] Das zuständige Ressort legt die Fallzahl in Zusammenarbeit mit der Geschäftsstelle im Bundeskanzleramt und dem

[55] Vgl. Schulze (2009), S. 10 und Die Bundesregierung (2006), S. 7f., Anhang I
[56] Vgl. Die Bundesregierung (2006), S. 12
[57] Die Bundesregierung (2006), S. 79

Statistischen Bundesamt fest. Wenn den Ressorts bereits gesicherte Erkenntnisse vorliegen, so legt das Ressort die Fallzahl fest. Können von den Ressorts hingegen keine gesicherten Angaben und auch keine Schätzungen gemacht werden, so wird die Ermittlung der Fallzahlen vom Statistischen Bundesamt vorgenommen und mit den zuständigen Ressorts abgestimmt.[58] Dennoch kann es vorkommen, dass nicht zu jeder Informationspflicht Fallzahlen in der WebSKM-Datenbank hinterlegt sind. Ursachen dafür können fehlerhafte Eingaben in der Datenbank, fehlende Erfahrungswerte oder auch fehlende Angaben zu den Geltungsbereichen sein.

Ad Kosten der Erfüllung der Informationspflicht: Bei den Kosten zur Erfüllung der Informationspflicht handelt es sich um Lohnkosten, die je nach Informationspflicht wirtschaftsbereichsübergreifend oder auch -spezifisch sowie differenziert nach Qualifikationsniveaus sind.[59] Für jedes Qualifikationsniveau wird ein durchschnittlicher Lohnsatz herangezogen.[60] Ein branchenspezifischer Lohnsatz wird nur dann herangezogen, wenn die Informationspflicht auf diese Branche beschränkt ist.[61] Demzufolge können die in der WebSKM-Datenbank hinterlegten Kosten eine unterschiedlich präzise Abbildung der realen Verhältnisse sein.

Ad Zeitaufwand zur Erfüllung der Informationspflicht: Der Zeitaufwand zur Erfüllung der Informationspflicht bezeichnet „[d]ie Zeit, die ein Betroffener benötigt, um einer staatlich veranlassten Informationspflicht nachzukommen“.[62] Der Prozess zur Erfüllung von Informationspflichten wird in Standardaktivitäten zerlegt, für die jeweils der benötigt Zeitaufwand ermittelt wird. „Die Summe der Zeiten für die einzelnen Standardaktivitäten ist die Standardzeit zur Erfüllung der Informationspflicht.“[63] Ermittelt werden dann die Zeiten bspw. mit Hilfe von Interviews, Fragebögen und Stoppuhruntersuchungen.[64] Jede der Zeiterfassungsmethoden hat Vor- und Nachteile, die sich auf die Qualität der Angaben in der WebSKM-Datenbank auswirken. So kann eine geringe Rücklaufquote bei Fragebögen zu Verzerrungen der Zeitangaben führen, falls bspw. keine repräsentativen „Durchschnittsunternehmen“ den Fragebogen

[58] Vgl. Die Bundesregierung (2006), S. 39
[59] Vgl. Die Bundesregierung (2006), S. 54
[60] Vgl. Schulze (2009), S. 9
[61] Vgl. Schulze (2009), S. 9
[62] Die Bundesregierung (2006), S. 51
[63] Die Bundesregierung (2006), S. 51
[64] Vgl. Die Bundesregierung (2006), S. 52

beantworten. Sowohl die Ermittlung durch Fragebogen als auch durch Interviews garantieren nicht, dass der Antwortende über die nötige Kompetenz verfügt, um die zur Erfüllung der Informationspflicht verwendete Zeit realistisch einschätzen zu können.[65] Die Zeitmessung per Stoppuhr ist hingegen wesentlich genauer. Allerdings wird dazu der Standardprozess simuliert, was evtl. zu Verzerrungen durch geänderte Arbeitsbedingungen führen kann.

Die Zielsetzung der Studie erfordert Vollständigkeit der Datengrundlage. Dies ist dann der Fall, wenn:

1. Informationspflichten enthalten sind, sobald diese Gültigkeit erlangen.
2. Informationspflichten entfernt werden, sobald diese ihre Gültigkeit verlieren.

Ad 1: In der WebSKM-Datenbank werden Informationspflichten erst erfasst, wenn diese mindestens zwei Jahre in Kraft sind.[66] Begründung hierfür ist die Stabilität der Berechnungen. Ohne eine solche Schranke würde nicht sichergestellt, dass Kosten aufgrund mangelnder Erfahrungswerte falsch oder aufgrund noch zu realisierender Lerneffekte überhöht eingeschätzt werden. Die Folge dieser Vorgehensweise ist, dass zu Informationspflichten, die innerhalb der letzten beiden Jahre erlassen wurden, in der Regel keine Daten in der WebSKM-Datenbank vorliegen. Eine quantitative Auswertung ist folglich nicht möglich.

Ad 2: Der Modus, nach dem Informationspflichten aus der WebSKM-Datenbank entfernt werden, wenn diese ersatzlos außer Kraft gesetzt wurden, ist nicht ersichtlich. Gleiches gilt für den Fall, dass alte Informationspflichten durch neue Informationspflichten ersetzt wurden. Die Folge dieser Vorgehensweise ist, dass bei allen für die Auswertung im Rahmen der Studie relevanten Informationspflichten deren Gültigkeit überprüft wurde.

Zusammenfassende Bewertung: Die WebSKM-Datenbank, als Hauptdatengrundlage der Studie, weist eine Reihe von Limitationen auf. Die gravierendsten sind die unvollständige und nicht durchgängig korrekte Branchenklassifi-

[65] Vgl. Schulze (2009), S. 9

[66] Vgl. Die Bundesregierung (2006), S. 12

zierung der Informationspflichten und die zeitlich verzögerte Aufnahme neuer Informationspflichten.[67]

Die Limitationen werden im Rahmen dieser Studie durch die nachfolgenden Maßnahmen adressiert. Dadurch kann aber nur eine teilweise Überwindung der Limitationen erreicht werden:

- Validierung der Liste an branchenrelevanten Informationspflichten in Gesprächen mit den in der WebSKM-Datenbank genannten Ressorts. Hierdurch kann sichergestellt werden, dass Informationspflichten, die nicht mehr in Kraft sind, nicht Teil der Auswertung sind. Auch können in der Datenbank fehlende Informationspflichten identifiziert werden.
- Interviews mit Unternehmensvertretern zur Belastung mit branchenspezifischen Bürokratiekosten. In diesen Interviews können in der Datenbank fehlende Informationspflichten identifiziert werden.
- Interviews mit relevanten Branchenverbänden. In diesen Interviews können ebenfalls in der Datenbank fehlende Informationspflichten identifiziert werden.

An dieser Stelle sei nochmals hervorgehoben: Es ist im Rahmen dieser Studie nicht möglich, Kosten, Fallzahlen oder Zeitbedarfe für Informationspflichten zu bestimmen, wenn diese nicht in der WebSKM-Datenbank enthalten sind. Eine Ausnahme besteht dann, wenn die entsprechenden Daten vom Statistischen Bundesamt innerhalb der Projektlaufzeit ermittelt werden können.

[67] An dieser Stelle sei auf die folgenden drei eingangs beschriebenen Prämissen noch einmal verwiesen: (1) Nur für 89 von 153 der betrachteten Informationspflichten liegen in der WebSKM-Datenbank Werte vor. Die tatsächliche spezifische Bürokratiekostenbelastung kann somit nicht abgeschätzt werden. (2) Die Differenz ist u.a. zurückzuführen auf direkt geltendes EU-Recht und solche Informationspflichten, die zwar für Unternehmen der Automobilindustrie Geltung haben, aber nicht ausschließlich. (3) Die Untersuchung zeigte zudem, dass die betrachteten Informationspflichten oftmals in Abstimmung mit entsprechenden Branchenvertretern bzw. Branchenverbänden diskutiert wurden. Es ist anzunehmen, dass im Rahmen dieser Kooperation auch eine Optimierung der Bürokratiekosten stattgefunden hat.

6 Belastung der deutschen Automobilindustrie durch branchenspezifische Bürokratiekosten aus Informationspflichten

6.1 Vorbemerkungen zu spezifischen und nicht spezifischen Informationspflichten

In den nachfolgenden Aufbereitungen und Auswertungen der Informationspflichten werden Begriffe, Kategorisierungen und Eigenschaftsbeschreibungen vorgenommen, die an dieser Stelle zusammenfassend definiert werden.[68]

Ansatzpunkt zur Kostensenkung	Aus der Bewertung der jeweiligen Informationspflicht gehen Ansatzpunkte zur Verbesserung bei der Erfüllung der Informationspflicht hervor. Ein Ansatzpunkt kann bspw. eine Online-Plattform sein.
Bewertung	Die Bewertung wird im Rahmen der vorliegenden Studie für 153 Informationspflichten, die ausschließlich die Automobilindustrie betreffen, vorgenommen. Wie dabei vorgegangen wurde, wird in Kapitel **Fehler! Verweisquelle konnte nicht gefunden werden.** erläutert.
Bezeichnung laut WebSKM-Datenbank	Die Bezeichnung ist eine kurze inhaltliche Zusammenfassung der jeweiligen Informationspflicht, die in der WebSKM-Datenbank hinterlegt ist.
Fallzahl pro Jahr	Die Fallzahl entspricht der Anzahl, der aufgrund der Informationspflicht ausgelösten Informationstransfers der Normadressaten[69] an den Endadressaten[70] in einem Jahr.
Gesetz	Dabei wird das amtliche Kürzel des zugrundeliegenden Gesetzes (Bsp.: StVZO für die Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung) angegeben.
Informationspflicht	Jeder Informationspflicht wird in der WebSKM-Datenbank eine eindeutige 15- oder 16-stellige Identifizierungsnummer zugeordnet (Bsp.: 200610190858332).
Notwendige Voraussetzungen	Für die in dieser Studie vorgeschlagen Verbesserungsmaßnahmen werden die zur Umsetzung notwendigen Voraussetzungen dokumentiert, um die anfänglichen Realisierungsbarrieren zu reduzieren.
Paragraph	Der Paragraph bezeichnet die Textstelle im Gesetz, an welcher die jeweilige Informationspflicht zu finden ist. Verweist der jeweilige Paragraph auf weitere Normen, so werden diese hier ebenfalls benannt und in der Regel durch „i.V.m." (in Verbindung mit) gekennzeichnet.
Verbesserungsvorschläge	Die Verbesserungsvorschläge spezifizieren die Anregungen der Studie, um Bürokratiekosten zu senken.

[68] In Anlehnung an Die Bundesregierung (2006), S. 77ff.

[69] Der Normadressat bestimmt die Zielgruppe derer, die die jeweilige Informationspflicht erfüllen müssen. In der WebSKM-Datenbank werden „Wirtschaft", „Bürger" und „Verwaltung" unterschieden. In dem vorliegenden Projekt wird die Automobilindustrie adressiert. Es werden somit ausschließlich Informationspflichten des Bereiches „Wirtschaft" untersucht.

[70] Der Endadressat ist der letztendliche Empfänger der Informationen. Hierbei unterscheidet das SKM ebenfalls „Wirtschaft", „Bürger" und „Verwaltung".

6.2 Quantitative Auswertung zu den Informationspflichten in der Automobilindustrie

6.2.1 Methodisches Vorgehen und Probleme bei der Datenauswertung

Für die quantitative Analyse der Informationspflichten in der Automobilindustrie muss auf die folgenden Limitationen hingewiesen werden:

- Es werden nur solche Bürokratiekosten quantifiziert, die sich aus Informationspflichten der WebSKM-Datenbank ergeben. Es handelt sich dabei um Informationspflichten, die bereits in der WebSKM-Datenbank erfasst wurden. Informationspflichten, die weniger als zwei Jahre in Kraft sind, werden hier noch nicht ausgewiesen. Informationspflichten, die evtl. schon weggefallen sind, sind noch in der Datenbank enthalten.
- Die zusätzlich erfassten Informationspflichten in dieser Studie sind nicht quantifizierbar, da sie nicht in der WebSKM-Datenbank erfasst sind.

Mit der Auswertung der Daten der WebSKM-Datenbank werden folgende Ziele, unter der Nebenbedingung der bereits diskutierten Prämissen, verfolgt:

- Quantifizierung der branchenspezifischen Belastung eines durchschnittlichen Unternehmens der Automobilindustrie mit branchenspezifischen Bürokratiekosten. Dabei wird hier nach den betrachteten Subbranchen (Zulieferer, OEM, Handel und Dienstleistungen) differenziert (Kapitel 6.2.2).
- Identifikation der Informationspflichten, welche die höchsten branchenspezifischen Bürokratiekosten induzieren. Wiederum wird hier nach den betrachteten Subbranchen differenziert (Kapitel 6.2.2).
- Quantifizierung der Belastung der Automobilindustrie mit branchenspezifischen Bürokratiekosten bzgl. (a) der branchenspezifischen Bürokratiekosten insgesamt, (b) der Kosten der einmaligen Durchführung der Informationserfüllung, (c) des Zeitbedarfs für die einmalige Erfüllung der betreffenden Informationspflicht und (d) der Fallzahl pro Jahr (Kapitel 6.2.3).

Für die Auswertung der WebSKM-Datenbank wurden zusätzlich beim Statistischen Bundesamt Daten zu Anzahl der Unternehmen in der Automobilindustrie und deren Mitarbeiterzahlen angefordert. Diese Daten wurden, wie der Tabelle 1 zu entnehmen

ist, nach den WZ2003-4Stellern untergliedert, die der Operationalisierung der Automobilindustrie dieser Studie zugrunde liegen.

Des Weiteren wurden für die quantitative Analyse Daten beim Statistischen Bundesamt angefordert, die für die einzelnen Informationspflichten die Bürokratiekosten zwischen den Subbranchen der Automobilindustrie separieren. So war es möglich, auch quantitative Bewertungen für die Zulieferer, die OEM und den Bereich Handel und Dienstleistungen vornehmen zu können.[71]

Die qualitative Analyse wurde mit Experten der folgenden Stellen durchgeführt: Kraftfahrt-Bundesamt (KBA), die für die Informationspflichten zuständigen Ressorts, Verband der Automobilindustrie e.V. (VDA), Unternehmen der Automobilindustrie. Die Ergebnisse der qualitativen Analyse werden ausführlich in Kapitel 7 vorgestellt.

Tabelle 1: Unternehmens- und Mitarbeiterzahlen für die Subbranchen der Automobilindustrie[72]

Subbranche der Automobilindustrie	WZ2003-4Steller-Bereiche	Anzahl Unternehmen	Anzahl Mitarbeiter/Beschäftigte
Hersteller	Herstellung von Kraftwagen und Kraftwagenmotoren (34.10)	72	484.726
	Herstellung von land- und forstwirtschaftlichen Zugmaschinen (29.31)	16	7.446
	Summe	**88**	**492.172**
Zulieferer	Herstellung von Teilen und Zubehör für Kraftwagen und Kraftwagenmotoren (34.30)	628	315.681
	Herstellung von Karosserien, Aufbauten und Anhängern (34.20)	315	40.309
	Runderneuerung von Bereifungen (25.12)	14	735
	Herstellung von Akkumulatoren und Batterien (31.40)	20	5.663
	Herstellung von elektrischen Ausrüstungen für Motoren und Fahrzeuge, anderweitig nicht genannt (31.61)	112	41.657
	Summe	**1.089**	**404.045**
Handel und Dienstleistungen	Handel mit Kraftwagen (50.10)	31.022	355.478
	Instandhaltung und Reparatur von Kraftwagen (50.20)	34.419	200.426
	Handel mit Kraftwagenteilen und -zubehör (50.30)	11.893	110.758

[71] Die Auswertung der Informationspflichten nach WZ2003-4Steller-Bereichen basiert auf der Quelle: Statistisches Bundesamt: Auswertung Z-SKM, 02. Dezember 2009.

[72] Statistisches Bundesamt: Investitionserhebung im Verarb. Gewerbe, Bergbau 2008 sowie Jahresstatistik im Handel, 2007.

	Handel mit Krafträdern, Kraftradteilen und -zubehör; Instandhaltung und Reparatur von Krafträdern (50.40)	4.126	16.402
	Summe	**81.460**	**683.064**
Automobil-industrie gesamt		**82.637**	**1.579.281**

6.2.2 Gesamtüberblick der quantitativen Analyse

Aus dem Gesamtüberblick (Abbildung 8 bis 10) der quantitativen Analyse sind die folgenden Ergebnisse zu erkennen.

1. Informationspflichten aus der StVZO sind für alle drei Subbranchen der Automobilindustrie unter den Top 5 der Informationspflichten mit den höchsten branchenspezifischen Bürokratiekosten. Insbesondere die § 20 Abs. 3 und § 20 Abs. 3a scheinen hohe Bürokratiekosten zu verursachen. Verbesserungspotenziale zu diesen Informationspflichten werden in Kapitel 7.3.4 aufgezeigt.
2. Die EG-FGV ist für die Subbranche der Zulieferer eine häufige Quelle von branchenspezifischen Bürokratiekosten. Es ist zu vermuten, dass es weitere Informationspflichten der EG-FGV gibt, die hohe branchenspezifische Bürokratiekosten verursachen. Eine quantitative Bewertung konnte hierfür allerdings nicht vorgenommen werden, da die EG-FGV nicht in der WebSKM-Datenbank erfasst ist.[73]
3. Die OEM werden zusätzlich durch die 28. BImSchV belastet.

[73] Die Informationspflichten der EG-FGV, für die eine quantitative Bewertung vorliegt, konnten der ehemaligen EG-TypV direkt zugeordnet und damit in der WebSKM-Datenbank ermittelt werden. Die EG-TypV wurde von der EG-FGV abgelöst (siehe auch Kapitel 7.3.3).

Zulieferer

- Anzahl Unternehmen: 1.089
- Anzahl Mitarbeiter: 404.045
- Gesamte Bürokratiekosten: 1,105 Mio. Euro
- Durchschnittliche Gesamtkosten je Unternehmen: 1.015,31 Euro
- Durchschnittliche Gesamtkosten je Mitarbeiter: 2,74 Euro

Rang	Informationspflicht	Ressort	Belastung in Tsd. €
1	§ 41a Abs. 4 StVZO	BMVBS S 33	780,38
2	§ 4 Abs. 1 EG-FGV (ehemals § 2 Abs. 2 EG-TypV)	BMVBS S 33/S 35	114,00
3	§ 5 EG-FGV (ehemals § 4 EG-TypV)	BMVBS S 33/S 35	86,25
4	§ 6 Abs. 2 EG-FGV (ehemals § 3 Abs. 4 und 5 EG-TypV)	BMVBS S 33/S 35	64,12
5	§ 9 Abs. 2 AltfahrzeugV	BMU WA II 3	28,54

Abbildung 8: Auswertung für Zulieferer der Automobilindustrie

Hersteller (OEM)

- Anzahl Unternehmen: 88
- Anzahl Mitarbeiter: 492.172
- Gesamte Bürokratiekosten: 0,197 Mio. Euro
- Durchschnittliche Gesamtkosten je Unternehmen: 2.236,53 Euro
- Durchschnittliche Gesamtkosten je Mitarbeiter: 0,40 Euro

Rang	Informationspflicht	Ressort	Belastung in Tsd. €
1	§ 3 Abs. 1 der 28. BImSchV	BMU IG I 6	82,91
2	§ 5 Abs. 1 Satz 1 der 28. BImSchV	BMU IG I 6	14,21
3	§ 20 Abs. 3 StVZO	BMVBS S 35	13,50
4	§ 20 Abs. 3a StVZO	BMVBS S 35	13,50
5	§ 5 EG-FGV (ehemals § 4 EG-TypV)	BMVBS S 33/S 35	12,88

Abbildung 9: Auswertung für Automobilhersteller

Handel und ausgewählte Dienstleister

- Anzahl Unternehmen: 81.460
- Anzahl Mitarbeiter: 683.064
- Gesamte Bürokratiekosten: 13,877 Mio. Euro
- Durchschnittliche Gesamtkosten je Unternehmen: 170,36 Euro
- Durchschnittliche Gesamtkosten je Mitarbeiter: 20,32 Euro

Rang	Informationspflicht	Ressort	Belastung in Tsd. €
1	§ 4 Nr. 1 Buchstabe b und § 6a Abs. 3 UstG	BMF IV A 6	3.014,65
2	§ 4 iVm §§ 5, 7 und 9 FPersV	BMVBS S 36	1.844,65
3	§ 4 Abs. 2 Satz 1 AltfahrzeugV	BMU WA II 3	1.335,83
4	§ 20 Abs. 3 StVZO	BMVBS S 35	1.321,30
5	§ 20 Abs. 3a StVZO	BMVBS S 35	1.321,30

Abbildung 10: Auswertung für Handel und ausgewählte Dienstleister der Automobilindustrie

6.2.3 Details der quantitativen Analyse

Um die Ergebnisse dieser Studie richtig einordnen zu können, ist zuerst zu erwähnen, dass **64 der relevanten Informationspflichten** für die Automobilindustrie **nicht quantitativ bewertet** werden können, weil keine Werte in der WebSKM-Datenbank dafür vorliegen. Insgesamt sind **153 Informationspflichten** für die Automobilindustrie relevant und spezifisch. Die bewertbaren 89 Informationspflichten verursachen branchenspezifische Bürokratiekosten in Höhe von insgesamt **17,136 Millionen Euro pro Jahr** für die Automobilindustrie. Die durchschnittliche branchenspezifische Bürokratiekostenbelastung pro Unternehmen für die gesamte Automobilindustrie beträgt nach Berechnungen dieser Studie 207,38 € pro Jahr.

Nach den vorliegenden Werten ist der **Handel und Dienstleistungen-Bereich am stärksten von den branchenspezifischen Bürokratiekosten betroffen**; auf ihn entfallen etwa 81% der branchenspezifischen Bürokratiekosten. Hauptsächlich gehen diese Kosten aus der AltfahrzeugV und der damit verbundenen Entsorgung von Altfahrzeugen hervor.[74] Die durchschnittliche branchenspezifische Bürokratiekosten-

[74] Die Entsorgung von Altfahrzeugen betrifft insbesondere Annahmestellen für Altfahrzeuge und Unternehmen zur Altfahrzeugverwertung.

belastung pro Unternehmen im Handel und Dienstleistungen-Bereich der Automobilindustrie beträgt nach Berechnungen dieser Studie 170,36 € pro Jahr.

Für Zulieferer sind vor allem die StVZO und die EG-FGV[75] für die Entstehung von branchenspezifischen Bürokratiekosten ausschlaggebend. Die durchschnittliche branchenspezifische Bürokratiekostenbelastung pro Zuliefererunternehmen in der Automobilindustrie beträgt nach Berechnungen dieser Studie 1.015,31 € pro Jahr.

Die **OEM** hingegen werden **am stärksten durch die 28. BImSchV belastet**.[76] Für jeden OEM der Automobilindustrie wurde ein branchenspezifisches Bürokratiekostenaufkommen in Höhe von 2.236,53 € pro Jahr mit den vorliegenden Werten der WebSKM-Datenbank ermittelt.

Ein zusammenfassender Überblick über die quantitative Auswertung ist der Tabelle 2 zu entnehmen; die Aufschlüsselung nach Unternehmensanzahl und Mitarbeitern der Tabelle 3.

Tabelle 2: Überblick zur quantitativen Auswertung der branchenspezifischen Bürokratiekosten in der Automobilindustrie

Gesetzesgrundlage	Anzahl der Informationspflichten	Anzahl der Informationspflichten ohne quantitative Angaben	Kosten der Informationspflichten dieser Gesetzesgrundlagen in Tsd. €	Kosten für die Zulieferer in Tsd. €	Kosten für die OEM in Tsd. €	Kosten für den Handel und Dienstleistungen in Tsd. €
AltfahrzeugV	27	1	3.999,61	28,78	7,17	3.956,67
EG-FGV und StVZO	61	26	4.804,13	1.057,36	75,42	3.671,35
FPersV	3	0	1.848,44	0,00	0,04	1.848,40
FzTV	5	0	65,42	19,54	0,00	45,88
FzV	23	22	1.106,49	0,00	11,19	1.095,30
GPSG i. V. m. KBA-Kodex	13	13	0,00	0,00	0,00	0,00

[75] Zur EG-FGV nur die Informationspflichten, die auch tatsächlich durch die SKM-Datenbank erfasst wurden.

[76] Die Belastung durch die 28. BImSchV betrifft allerdings fast ausschließlich Motorenhersteller innerhalb der Automobilindustrie.

28. BImSchV	9	0	102,99	0,00	102,99	0,00
Weitere	13	3	5.209,85	0,00*	0,00*	3.259,85*[77]
	153	**64 (entspr. 42%)**	**17.136,94**	**1.105,67**	**196,81**	**13.877,45**

Tabelle 3: Durchschnittliche Belastung je Wirtschaftsbereich innerhalb der Automobilindustrie

	Automobil-industrie gesamt	**Zulieferer**	**OEM**	**Handel und Dienstleistungen**
Anzahl Unternehmen	82.637	1.089	88	81.460
Anzahl Mitarbeiter	1.579.281	404.045	492.172	683.064
Gesamtbelastung in Tsd. €	17.137	1.106	197	13.877
durchschnittliche Bürokratiekostenbelastung pro Unternehmen in € pro Jahr	207,38 €	1.015,31 €	2.236,53 €	170,36 €
durchschnittliche Bürokratiekostenbelastung pro Mitarbeiter in € pro Jahr	10,85 €	2,74 €	0,40 €	20,32 €

Im Folgenden werden unterschiedliche Auswertungen vorgenommen:[78]

1. Es werden die Top 5 Informationspflichten bzgl. der entstehenden branchenspezifischen Gesamtbürokratiekosten für jede Gesetzesgrundlage ausgewertet. Zusätzlich werden die Top 5 bzgl. der entstehenden branchenspezifischen Gesamtbürokratiekosten über alle Gesetzesgrundlagen aufgezeigt (vgl. Tabelle 4). Aus dieser Auswertung wird ersichtlich, dass
   a. alle Top 5 jeder Gesetzesgrundlage dieser Studie bereits 96% der gesamten, bewertbaren branchenspezifischen Bürokratiekosten dieser Studie ausmachen.
   b. die Summe der Top 5 aller Informationspflichten bereits gute 55% der gesamten, bewertbaren branchenspezifischen Bürokratiekosten dieser Studie ausmachen.

[77] Für Teile des UStG im Bereich „Weitere“ konnte keine Unterscheidung zwischen Zulieferern, OEM und Handel ermittelt werden, so dass eine Differenz in Höhe von 1.950 Tsd. € entsteht.

[78] Für die freien Felder liegen keine Werte vor.

2. Die Top 5 der branchenspezifischen Gesamtbürokratiekosten und Kosten für die einmalige Durchführung der Informationspflicht zeigen besonders lohnenswerte Ziele der Analyse bzw. erste Ansatzpunkte für Verbesserungsmaßnahmen zur Senkung von branchenspezifischen Bürokratiekosten (Tabelle 5).
3. Bei den Top 5 des Zeitbedarfs für die einmalige Erfüllung von Informationspflichten handelt es sich insbesondere um solche Informationspflichten, bei denen eine Prozessverbesserung bzw. -vereinfachung angestrebt werden kann, um branchenspezifische Bürokratiekosten zu senken. Informationspflichten dieser Auswertung sind besonders lohnenswert im Hinblick auf eine Automatisierung (Tabelle 6).
4. Bei den Top 5 der Fallzahl handelt es sich insbesondere um solche Informationspflichten, bei denen geprüft werden kann, ob bspw. KMU von den Informationspflichten entlastet werden können, um Bürokratiekosten zu senken. Dies ist damit zu begründen, dass kleinere Unternehmen durch häufige Informationspflichterfüllung proportional mehr belastet werden als größere Unternehmen. Des Weiteren könnte auch hier eine Automatisierung des Erfüllungsprozesses zu Bürokratiekostensenkung führen (Tabelle 7).

Tabelle 4: Top 5 der branchenspezifischen Gesamtbürokratiekosten

Gesetzesgrundlage	Nr. 1 der Gesamtkosten in Tsd. € pro Jahr	Nr. 2 der Gesamtkosten in Tsd. € pro Jahr	Nr. 3 der Gesamtkosten in Tsd. € pro Jahr	Nr. 4 der Gesamtkosten in Tsd. € pro Jahr	Nr. 5 der Gesamtkosten in Tsd. € pro Jahr	Summe in Tsd. € pro Jahr	Prozentualer Anteil an den Gesamtkosten
Altfahrzeug V	**1.335,83**	861,84	819,94	592,00	281,25	3.890,86	22,70%
	§ 4 Abs. 2 Satz 1	§ 5 Abs. 2 Satz 1 i. V. mit Nr. 4.2 des Anhangs	§ 5 Abs. 2 Satz 1 i.V. mit den Nr.n 3.2.1.5 und 3.3 des Anhangs	§ 5 Abs. 3 Sätze 1 bis 5 und Satz 7	§ 5 Abs. 2 Satz 1 i. V. mit Nr.n 2.3 und 2.4 des Anhangs		
EG-FGV und StVZO	1.334,80	1.334,80	780,38	410,29	400,92	4.261,19	24,87%
	§ 20 Abs. 3 StVZO	§ 20 Abs. 3a StVZO	§ 41a Abs. 4 StVZO	§ 41a Abs. 5 und 6 StVZO	§ 57b Abs. 3 und 4 StVZO		
FPersV	1.844,65	3,54	0,25			1.848,44	10,79%
	§ 4 iVm §§ 5, 7 und 9	§ 4 Abs. 5	§ 8				
FzTV	50,27	14,00	1,00	0,15		65,42	0,38%
	§ 11	§ 3 Abs. 1	§ 7 Abs. 4	§ 10 Abs. 4			
FzV	1.106,49					1.106,49	6,46%
	§ 16 Abs. 3 (ehemals § 28 Abs. 3 StVZO)						

GPSG i. V. m. KBA-Kodex						0,00	0,00%
28. BImSchV	82,91	14,21	5,24	0,35	0,26	102,98	0,60%
	§ 3 Abs. 1	§ 5 Abs. 1 Satz 1	§ 6 Abs. 1	§ 7 Abs. 1	§ 7 Abs. 2		
Weitere	3.014,65	1.930,00	123,35	94,13	20,00	5.182,14	30,24%
	§ 4 Nr. 1 Buchstabe b und § 6a Abs. 3 UStG	§ 14a Abs. 3 UStG	§§1 und 3 bis 5 sowie der Anlagen 1 bis 4 Pkw-EnVKV	§ 6 KfzMechaAusbV 2007	§ 18 Abs. 5a UStG		
Top 5 über alle Informationspflichten	***3.014,65***	***1.930,00***	***1.844,65***	***1.335,83***	***1.334,80***	*9.459,94*	*55,20%*
	§ 4 Nr. 1 Buchstabe b und § 6a Abs. 3 UStG	*§ 14a Abs. 3 UStG*	*§ 4 iVm §§ 5, 7 und 9 FPersV*	*§ 4 Abs. 2 Satz 1 Altfahrzeug V*	*§ 20 Abs. 3 und § 20 Abs. 3a StVZO*		
	8.769,60	**4.158,39**	**1.730,16**	**1.096,92**	**702,44**	**16.457,51**	**96,04%**

Tabelle 5: Top 5 der branchenspezifischen Kosten für die einmalige Durchführung einer Informationspflicht

Gesetzesgrundlage	Nr. 1 der Einmalkosten in € pro Jahr	Nr. 2 der Einmalkosten in € pro Jahr	Nr. 3 der Einmalkosten in € pro Jahr	Nr. 4 der Einmalkosten in € pro Jahr	Nr. 5 der Einmalkosten in € pro Jahr
AltfahrzeugV	81,04	79,75	14,33	5,15	4,18
	§ 5 Abs. 4	§ 5 Abs. 3 Sätze 1 bis 5 und Satz 7	§ 9 Abs. 1	§ 5 Abs. 2 Satz 1 i.V. mit Nr. 4.1.2 Satz 1	§ 10 Abs. 1 Satz 1, Abs. 2
EG-FGV und StVZO	16,50	11,26	5,84	2,34	0,31
	§ 57b Abs. 3 und 4 StVZO	§ 41a Abs. 4 StVZO	§ 41a Abs. 5 und 6 StVZO	§ 29 Anlage VIIId StVZO	§ 20 Abs. 3 und § 20 Abs. 3a StVZO
FPersV	1,80	1,80			
	§ 4 Abs. 5	§ 8			
FzTV	5,34				
	§ 11				
FzV					
GPSG i. V. m. KBA-Kodex					
28. BImSchV	3.630,04	822,95	449,98	137,96	78,02
	§ 3 Abs. 1	§ 5 Abs. 1 Satz 1	§ 6 Abs. 1	§ 7 Abs. 2	§ 7 Abs. 1
Weitere	4,91	4,90	4,90	3,87	1,93
	§ 7 VulkAusbV 2004	§ 6 KfzMechaAusbV 2007	§ 7 FzgLackAusbV	§ 18 Abs. 5a UStG	§ 14a Abs. 3 UStG
Top 5 über alle Informationspflichten	***3.630,04***	***822,95***	***449,98***	***137,96***	***81,04***
	§ 3 Abs. 1 der 28. BImSchV	*§ 5 Abs. 1 Satz 1 der 28. BImSchV*	*§ 6 Abs. 1 der 28. BImSchV*	*§ 7 Abs. 2 der 28. BImSchV*	*§ 5 Abs. 4 Altfahrzeug V*

Tabelle 6: Top 5 des Zeitbedarfs für die einmalige Erfüllung einer Informationspflicht

Gesetzesgrundlage	Nr. 1 Zeitbedarf in Min.	Nr. 2 Zeitbedarf in Min.	Nr. 3 Zeitbedarf in Min.	Nr. 4 Zeitbedarf in Min.	Nr. 5 Zeitbedarf in Min.
AltfahrzeugV	125,00	123,00	15,00	9,00	9,00

	§ 5 Abs. 4	§ 5 Abs. 3 Sätze 1 bis 5 und Satz 7	§ 9 Abs. 1	§ 5 Abs. 2 Satz 1 i.V. mit Nr. 4.1.2 Satz 1	§ 4 Abs. 4 Satz 2
EG-FGV und StVZO	45,00	20,00	15,00	6,00	1,00
	§ 57b Abs. 3 und 4 StVZO	§ 41a Abs. 4 StVZO	§ 41a Abs. 5 und 6 StVZO	§ 29 Anlage VIIId StVZO	§ 20 Abs. 3 und § 20 Abs. 3a StVZO
FPersV	5,00	5,00			
	§ 4 Abs. 5	§ 8			
FzTV	12,00				
	§ 11				
FzV					
GPSG i. V. m. KBA-Kodex					
28. BImSchV	7.212,00	1.635,00	894,00	215,00	155,00
	§ 3 Abs. 1	§ 5 Abs. 1 Satz 1	§ 6 Abs. 1	§ 7 Abs. 2	§ 7 Abs. 2
Weitere	11,00	11,00	11,00	10,00	6,00
	§ 6 KfzMe-chaAusbV 2007	§ 7 FzgLa-ckAusbV	§ 7 VulkAusbV 2004	§ 18 Abs. 5a UStG	§ 14a Abs. 3 UStG
Top 5 über alle Informations-pflichten	***7.212,00***	***1.635,00***	***894,00***	***215,00***	***155,00***
	§ 3 Abs. 1 der 28. BImSchV	*§ 5 Abs. 1 Satz 1 der 28. BImSchV*	*§ 6 Abs. 1 der 28. BImSchV*	*§ 7 Abs. 2 der 28. BImSchV*	*§ 7 Abs. 2 der 28. BImSchV*

Tabelle 7: Top 5 der Fallzahlen pro Jahr[79]

Gesetzesgrund-lage	Nr. 1 Fallzahl	Nr. 2 Fallzahl	Nr. 3 Fallzahl	Nr. 4 Fallzahl	Nr. 5 Fallzahl
AltfahrzeugV	500.000	437.300	340.200	150.000	95.940
	§ 4 Abs. 2 Satz 1	§ 5 Abs. 2 Satz 1 i.V. mit den Nr.n 3.2.1.5 und 3.3 des Anhangs	§ 5 Abs. 2 Satz 1 i. V. mit Nr. 4.2 des Anhangs	§ 5 Abs. 2 Satz 1 i. V. mit Nr.n 2.3 und 2.4 des Anhangs	§ 9 Abs. 2
EG-FGV und StVZO	4.260.000	4.260.000	70.275	63.661	35.000
	§ 20 Abs. 3 StVZO	§ 20 Abs. 3a StVZO	§ 41a Abs. 5 und 6 StVZO	§ 41a Abs. 4 StVZO	§ 59a StVZO
FPersV	423.855	2.120	70		
	§ 4 iVm §§ 5, 7 und 9	§ 4 Abs. 5	§ 8		
FzTV	9.414	411	411	104	2
	§ 11	§ 3 Abs. 1	§ 7 Abs. 4	§ 10 Abs. 4	§ 2 Abs. 2
FzV	6.951.744				
	§ 16 Abs. 3 (ehemals § 28 Abs. 3 StVZO)				
GPSG i. V. m. KBA-Kodex					
28. BImSchV	89	71	63	51	25
	§ 5 Abs. 1 Satz	§ 3 Abs. 1	§ 6 Abs. 1	§ 7 Abs. 1	§ 7 Abs. 2

[79] Die Fallzahl pro Jahr entspricht der Anzahl, der aufgrund der Informationspflicht ausgelösten Informationstransfers der Normadressaten an den Endadressaten in einem Jahr.

	1				
Weitere	2.994.689	1.000.000	200.000	19.230	3.388
	§ 4 Nr. 1 Buchstabe b und § 6a Abs. 3 UStG	§ 14a Abs. 3 UStG	§§1 und 3 bis 5 sowie der Anlagen 1 bis 4 Pkw-EnVKV	§ 6 KfzMechaAusbV 2007	§ 18 Abs. 5a UStG
Top 5 über alle Informationspflichten	**6.951.744**	**4.260.000**	**4.260.000**	**2.994.689**	**1.000.000**
	§ 16 Abs. 3 FzV (ehemals § 28 Abs. 3 StVZO)	§ 20 Abs. 3 StVZO	§ 20 Abs. 3a StVZO	§ 4 Nr. 1 Buchstabe b und § 6a Abs. 3 UStG	§ 14a Abs. 3 UStG

7 Handlungsempfehlungen zu den Informationspflichten

7.1 Methodisches Vorgehen zur Ableitung von Handlungsempfehlungen

Zur Identifikation von Verbesserungs- und Vereinfachungsmaßnahmen wurde folgendes Vorgehen für alle Informationspflichten durchgeführt:

1. Analyse des Gesetzestextes, der die Informationspflicht begründet.
2. Falls auf weitere Rechtsgrundlagen verwiesen wird, erfolgte hierzu ebenfalls eine Analyse.
3. Bewertung der gesamten Rechtsgrundlage für die Informationspflicht nach folgenden Kriterien:
    a. Sinn und Zweck der Informationspflicht dokumentieren,
    b. Vorgehen bei der Erfüllung der Informationspflicht beschreiben,
    c. Vor- und Nachteile dieses Vorgehens erfassen.
4. Identifizieren von Vereinfachungs- und Verbesserungsmaßnahmen in folgenden drei Stufen:
    a. Vorschläge aus den Interviews dokumentieren und
    b. Maßnahmen der Checkliste des SKM-Methodenhandbuches[80] prüfen.
    c. Falls die ersten beiden Schritte keine (passenden) Vereinfachungs- und Verbesserungsmaßnahmen ergeben haben, werden auf der Grundlage der zuvor vorgenommenen Bewertung (Schritt 3) geeignete Maßnahmen vorgeschlagen, soweit dies möglich und sinnvoll ist. Alternativ kann auch der Erfüllungsprozess für die Informationspflicht nachempfunden werden.
5. Verbesserungsvorschläge werden den zuständigen Ressorts zur Prüfung unterbreitet. Die Prüfung durch die Ressorts erfolgte auf freiwilliger Basis und ist daher nicht durch alle Ressorts erfolgt.

Die Maßnahmen der Checkliste aus dem SKM-Methodenhandbuch der Bundesregierung wurden in der vorliegenden Studie wie folgt berücksichtigt:

[80] Vgl. Die Bundesregierung (2006), S. 82 (Anhang III)

Vereinfachung, Verbesserung	Vorschläge im SKM-Methodenhandbuch	Vorgehen in dieser Studie
1. Rechtsvereinfachung	Abschaffung der Informationspflicht	Die Abschaffung der Informationspflicht stellt lediglich die ultima ratio dar, weil grundsätzlich davon auszugehen ist, dass Informationspflichten eine Funktion besitzen. Andere Vereinfachungsmaßnahmen sind somit vorzuziehen.
	Verminderung der Zahl der von der Rechtsvorschrift betroffenen Unternehmen bzw. Branchen, Ausnahmen für kleine und mittlere Betriebe	Eine Verminderung der Zahl der betroffenen Unternehmen durch Einschränkung der Branche ist hier nicht möglich, da es sich um eine branchenspezifische Studie handelt. Es wurde geprüft, ob eine spezielle Vereinfachung bzw. Erleichterung für KMU bestand.
	Reduktion der Häufigkeit der Informationsübermittlung; Verlängerung der Zeiträume zwischen einzelnen Informationsanforderungen (besondere Anforderung statt regelmäßige Übermittlung; ¼-jährlich statt monatlich; ½-jährlich statt ¼-jährlich)	Die Vorgehensweise des Methodenhandbuches wurde übernommen.
	Bestehende Informationspflicht kann auch durch Nutzung vorhandener Daten an anderer Stelle (zum Beispiel Nutzung von Verwaltungsdaten) teilweise oder vollkommen erfüllt werden	Die Vorgehensweise des Methodenhandbuches wurde übernommen.
2. Vereinfachung von administrativen Prozessen	Identifizierung und Ausschluss von Doppelprüfungen: Liegt die Information bereits einer anderen staatlichen Institution vor? Können die Informationen gemeinsam genutzt werden?	Die Vorgehensweise des Methodenhandbuches wurde übernommen.
	Vereinfachung von Formularen: Kürzung der Formulare und Vereinfachung der Formulierungen	Vorrangiges Prüfkriterium in diesem Gutachten ist die Nutzerfreundlichkeit. Diese ist vor allem dann erfüllt, wenn - eindeutige, leicht nachvollziehbare Begriffe verwendet wurden. - die Begriffe im gesamten Formular einheitlich verwendet wurden. - Beispiele zum Ausfüllen bzw. andere Ausfüllhilfen vorhanden waren.

3. E-Government	Formulare sind im Internet erhältlich	Die Vorgehensweise des Methodenhandbuches wurde übernommen.
	Daten sind bereits durch staatliche Stellen weitestmöglich eingetragen	Ergänzend zu dem vorgeschlagenen Vorgehen im SKM-Handbuch wurden in diesem Gutachten weitere Automatisierungsmöglichkeiten betrachtet, so zum Beispiel die Definition von Schnittstellen zu ERP-Systemen
	Informationen können elektronisch an staatliche Stellen übermittelt werden	Die Vorgehensweise des Methodenhandbuches wurde übernommen.
4. Verbesserung der Kommunikation	Sicherstellung der Verständlichkeit von Regelungen	Die Sicherstellung der Verständlichkeit wurde insbesondere durch die Prüfung der Eindeutigkeit und Einheitlichkeit der verwendeten Begriffe vorgenommen. Weiterhin wurde in Interviews mit Praxisvertretern die Verständlichkeit der Informationspflicht im Allgemeinen geprüft.
	Begleitende Hilfsangebote bei der Einführung neuer Regelungen durch die zuständigen staatlichen Stellen	Die Vorgehensweise des Methodenhandbuches wurde übernommen.

7.2 Handlungsempfehlungen für zusätzlich betrachtete Informationspflichten

Wie oben dargestellt, reicht die Auswertung der WebSKM-Datenbank allein nicht aus, um die für die Automobilindustrie durch branchenspezifische Bürokratiekosten aus Informationspflichten induzierte Belastung hinreichend abschätzen zu können. Es bedarf der Validierung dieser Auswertung und der weiteren Ermittlung branchenspezifischer Informationspflichten, die bisher nicht mit Hilfe der WebSKM-Datenbank ermittelt werden konnten. Aus diesem Grund werden Expertengespräche mit Vertretern der zuständigen Ressorts, mit Vertretern aus Unternehmen der Automobilindustrie und mit Vertretern der Branchenverbände geführt.[81]

Insgesamt sind drei ergänzende Maßnahmen ergriffen worden:

- Validierung der Liste mit Informationspflichten aus der WebSKM-Datenbank mit Vertretern der zuständigen Ressorts,

[81] An der Studie nahmen 10 Unternehmen der in Kapitel 4 definierten Automobilindustrie teil. Es nahmen insgesamt 6 Vertreter aus unterschiedlichen Ressorts teil. Zu den befragten Verbänden zählen der VDA und der ZDK sowie das KBA.

- Interviews mit Vertretern aus Unternehmen der Automobilindustrie, um fehlende Informationspflichten zu identifizieren,
- Interviews mit Vertretern aus Branchenverbänden, um ebenfalls fehlende Informationspflichten zu identifizieren.

Nachdem die für die Automobilindustrie spezifischen Informationspflichten aus der WebSKM-Datenbank mit Hilfe der WZ2003-4Steller ermittelt wurden, ist es erster Bestandteil der ergänzenden Maßnahmen dieser Studie, diese Auflistung zu validieren. Die Validierung der Liste branchenrelevanter Informationspflichten erfolgt in Gesprächen mit **Vertretern der Ressorts**, welche in der WebSKM-Datenbank für die jeweilige Informationspflicht genannt sind. Hierdurch kann sichergestellt werden, dass Informationspflichten, die nicht mehr in Kraft sind, nicht Teil der Auswertung werden. Auch können in der Datenbank fehlende Informationspflichten auf diese Weise identifiziert werden. Dies ist bspw. der Fall, wenn außer Kraft getretene Informationspflichten durch neue ersetzt wurden. Die Teilnahme an den Expertengesprächen ist freiwillig.

Ein zweiter Bestandteil der ergänzenden Maßnahmen sind Interviews mit **Unternehmensvertretern** zur branchenspezifischen Bürokratiekostenbelastung in der Automobilindustrie. Vertreter aus Unternehmen der Automobilindustrie sind die Informationsgeber, die die für sie zutreffenden Informationspflichten erfüllen müssen. Im Rahmen der Expertengespräche kann ermittelt werden, welche Gesetze für die Automobilindustrie von besonderer Relevanz sind und welche Gesetze möglicherweise in der WebSKM-Datenbank noch nicht erfasst wurden. Mit den Unternehmensvertretern wird auch über deren Wahrnehmung der einzelnen Informationspflichten diskutiert. Zentrale Fragestellungen sind dabei, welchen Nutzen die betrachteten Informationspflichten für die Unternehmen der Automobilindustrie haben und ob ihre Erfüllung vereinfacht werden könnte.

Die Ansprechpartner in den Unternehmen der Automobilindustrie wurden so ausgewählt, dass jede Subbranche innerhalb der Automobilindustrie durch die Studie abgedeckt wird. Dazu zählen OEM, Händler, Zulieferer, Rücknahmestellen für Altfahrzeuge bzw. Unternehmen zur Altfahrzeugverwertung aller Größenklassen. Die Teilnahme an den Expertengesprächen war dabei freiwillig. Nicht mit jedem Unternehmen sollten alle Informationspflichten diskutiert werden. Vielmehr war es Gegen-

stand der Gespräche, diejenigen Informationspflichten zu diskutieren, die für das jeweilige Unternehmen von besonderer Relevanz sind, um so gezielt Verbesserungspotenziale identifizieren zu können.

Der dritte Bestandteil der ergänzenden Maßnahmen umfasst Interviews mit relevanten **Branchenverbänden**. Mit dem VDA wurden Expertengespräche geführt. In diesen Interviews konnten ebenfalls in der WebSKM-Datenbank fehlende Informationspflichten identifiziert und über besonders relevante Informationspflichten für die Automobilindustrie diskutiert werden. So regt der VDA bspw. an, die vom KBA erlassenen Informationspflichten in die WebSKM-Datenbank aufzunehmen. Zu nennen ist hier insbesondere der Kodex zur Ausführung des Geräte- und Produktsicherheitsgesetzes bei Straßenfahrzeugen. Nach Aussagen des VDA verursachen diese Informationspflichten erhebliche Bürokratiekosten für die Automobilindustrie[82] und bieten demzufolge mögliche Optimierungspotenziale.

7.3 Gesamtübersicht der Handlungsempfehlungen

7.3.1 Informationspflichten der AltfahrzeugV

Informations-pflicht(en)	Bezeichnung laut WebSKM-Datenbank	Paragraph	Gesetz
2006101309503023	Bereitstellung von Demontageinformationen	§ 9 Abs. 2	AltfahrzeugV
Bewertung			

[82] Im Rahmen dieser Studie können die möglichen Bürokratiekosten, die sich aus der Erfüllung des KBA-Kodex ergeben könnten, nicht quantifiziert werden, weil sie nicht in der WebSKM-Datenbank erfasst sind.

Zweck der IP: Diese Informationspflicht stellt sicher, dass Fahrzeughersteller, Demontageinformationen für Demontagebetriebe bereitstellen.

Vorgehen bei der Erfüllung der IP: Die Hersteller von Fahrzeugen sind verpflichtet, für jeden in Verkehr gebrachten neuen Fahrzeugtyp binnen sechs Monaten nach Inverkehrbringen den anerkannten Demontagebetrieben Demontageinformationen bereitzustellen. In diesen Informationen sind insbesondere im Hinblick auf die Erreichung der Verwertungsquoten die einzelnen Fahrzeugbauteile und -werkstoffe sowie die Stellen aufzuführen, an denen sich gefährliche Stoffe im Fahrzeug befinden, soweit dies für die Demontagebetriebe zur Einhaltung der Anforderungen nach dieser Verordnung erforderlich ist.
Diese Informationen sind für den Demontagebetrieb sehr wichtig, um die Erreichung der Verwertungsquoten sicherzustellen.
Die Bereitstellung von Demontageinformationen erfolgt über das weltweite IDIS-System (http://www.idis2.com/), in dem alle Hersteller eingetragen sind.

Positive Aspekte der IP:
+ Die Informationspflicht ermöglicht eine effiziente Demontage durch den entsprechenden Demontagebetrieb. Insbesondere vor dem Hintergrund der Knappheit einiger Metalle sind diese Informationen wichtig.

+ Das IDIS-System funktioniert nach Aussage der Unternehmensvertreter sehr gut und soll auch so beibehalten werden.

Für diese Informationspflicht bestehen nach Ansicht der Unternehmen keine Verbesserungspotenziale.

Ansatzpunkt zur Kostensenkung

--

Verbesserungsvorschläge

--

Notwendige Voraussetzungen für die Umsetzung des Verbesserungsvorschlages

--

Informationspflicht(en)	Bezeichnung laut WebSKM-Datenbank	Paragraph	Gesetz
2006101309503024	Bereitstellung von Informationen zur Demontage, Lagerung und Prüfung von wiederverwendbaren Teilen	§ 9 Abs. 3	Altfahrzeug V

Bewertung

Zweck der IP: Diese Informationspflicht stellt sicher, dass Fahrzeugteilehersteller, Demontageinformationen für Demontagebetriebe bereitstellen.

Vorgehen bei der Erfüllung der IP: Hersteller von Fahrzeugbauteilen sind verpflichtet, den anerkannten Demontagebetrieben auf Anforderung angemessene Informationen zur Demontage, Lagerung und Prüfung von wiederverwendbaren Teilen zur Verfügung zu stellen. Alle für die Demontage relevanten Informationen erhalten die Demontagebetriebe über das IDIS-System. In der Praxis überlassen die Hersteller es dem Ermessen des Demontagebetriebes, wie sie mit den wiederverwendbaren Teilen verfahren. Für weitere Details können Demontagebetriebe Werkstattinformationen vom Hersteller kaufen. Die Wertstattinformationen sind hersteller- und fahrzeugspezifisch und i.d.R. für die Demontage von nachrangiger Bedeutung. Des Weiteren verfügt jeder Hersteller über einen Umweltbericht in seinem Internetauftritt im Rahmen der verwertungs- und recyclinggerechten Konstruktion. Die Veröffentlichung aller diesbzgl. Informationen im Internet hat sich für die Hersteller als sehr praktikabel erwiesen. Auf diese Weise ist ein leichter Zugang und die Aktualität der Daten

gewährleistet.

Positive Aspekte der IP:
+ Die Informationspflicht ermöglicht eine effiziente Demontage durch den entsprechenden Demontagebetrieb. Insbesondere vor dem Hintergrund der Knappheit einiger Metalle sind diese Informationen wichtig.

+ Das IDIS-System funktioniert nach Aussage der Unternehmensvertreter sehr gut und soll auch so beibehalten werden.

Für diese Informationspflicht bestehen nach Ansicht der Unternehmen keine Verbesserungspotenziale.

Ansatzpunkt zur Kostensenkung

--

Verbesserungsvorschläge

--

Notwendige Voraussetzungen für die Umsetzung des Verbesserungsvorschlages

--

Informationspflicht(en)	Bezeichnung laut WebSKM-Datenbank	Paragraph	Gesetz
2006101309503025	Veröffentlichung von Informationen über die Angaben zu den Ziffern 1 bis 4	§ 10 Abs. 1 Satz 1, Abs. 2	Altfahrzeug V

Bewertung

Zweck der IP: Die Informationspflicht stellt sicher, dass die Fahrzeughersteller Angaben zur umweltverträglichen Behandlung von Altfahrzeugen (verwertungs- und recyclinggerechte Konstruktion von Fahrzeugen und ihren Bauteilen; Möglichkeiten zur Wiederverwendung und zur stofflichen oder sonstigen Verwertung von Altfahrzeugen und ihren Bauteilen; etc.) veröffentlichen. § 10 AltfahrzeugV setzt die Vorschriften und Bestimmungen des Art. 9 Abs. 2 der EU-AltfahrzeugRL um.

Vorgehen bei der Erfüllung der IP: Händler und Verwerter informieren den Hersteller über die ordnungsgemäße Entsorgung (Verbleib der Altfahrzeuge; Entfernung aller Flüssigkeiten und Demontage). Des Weiteren muss der Hersteller diese Informationen den potenziellen Fahrzeugkäufern zugänglich machen (Werbeschriften). Bei der Erstellung von Werbematerialien integriert der Hersteller die erforderlichen Informationen. Der Händler weist Käufer explizit auf die Angaben zur umweltverträglichen Behandlung von Altfahrzeugen hin.

Positive Aspekte der IP:
+ Umfassende Information zu umweltrelevanten Aspekten werden dem Käufer direkt zugänglich gemacht.

+ Der Beitrag der Automobilindustrie zur Ressourcenschonung wird für die Öffentlichkeit sichtbar.

+ Die Kommunikation zwischen den Gliedern der Wertschöpfungskette (Teile- und Fahrzeughersteller, Händler und Verwerter) wird forciert.

Negative Aspekte der IP:
- Die Werbekosten für die Hersteller steigen durch umfangreichere Informationsbeiträge (bspw. erhöhte Druckkosten).

- "Künstliche" Ausdehnung der Verkaufsgespräche durch einen zusätzlichen Informations-

teil, der den Käufer nicht direkt betrifft, denn dieser gibt das Altfahrzeug beim Händler oder einer anderen Annahmestelle ab und vertraut auf die ordnungsgemäße Entsorgung durch einen Fachbetrieb.
Ansatzpunkt zur Kostensenkung
Nach Aussage des BMU wurden die Kosten dieser Informationspflicht im der WebSKM-Datenbank auf 0 € gesetzt. Somit besteht kein Potenzial zur Kostensenkung.
Verbesserungsvorschläge
--
Notwendige Voraussetzungen für die Umsetzung des Verbesserungsvorschlages
--

Informations-pflicht(en)	Bezeichnung laut WebSKM-Datenbank	Paragraph	Gesetz
200610130950302	Bereitstellung von Informationen über geeignete Rücknahmestellen	§ 3 Abs. 5	Altfahr-zeugV
Bewertung			
Zweck der IP: Bei der Produkthaftung hat jeder Halter eines Fahrzeuges Anspruch auf kostenlose Rücknahme. Diese Informationspflicht stellt sicher, dass er in Anlehnung daran Informationen über für sein Altfahrzeug geeignete Rücknahmestellen erhält. **Vorgehen bei der Erfüllung der IP:** Die Hersteller von Fahrzeugen stellen die erforderlichen Informationen über die von ihnen eingerichteten Rücknahmestellen über ein Internetportal (http://www.altfahrzeugstelle.de/) zur Verfügung, um den Letzthalter auf Anfrage über eine für ihn geeignete Rücknahmestelle zu unterrichten. Die GESA ist die Gemeinsame Stelle Altfahrzeuge der Bundesländer **Positive Aspekte der IP:** + Zur Erfüllung der Informationspflicht existiert ein Internetportal. Die Erfüllung erfolgt damit sehr effizient. + Das Internetportal ist auch für den Endnutzer leicht zugänglich und übersichtlich aufgebaut. Für diese Informationspflicht besteht kein Verbesserungsbedarf.		
Ansatzpunkt zur Kostensenkung			
--			
Verbesserungsvorschläge			
--			
Notwendige Voraussetzungen für die Umsetzung des Verbesserungsvorschlages			
--			

Informations-pflicht(en)	Bezeichnung laut WebSKM-Datenbank	Paragraph	Gesetz
200610130950301	Antrag auf Ausnahme von den Regelungen der AltfahrzeugV für bestimmte Fahrzeuge	§ 1 Abs. 2 Satz 2	Altfahr-zeugV
Bewertung			
Zweck der IP: Diese Informationspflicht dient dazu, Kleinserienfertiger von weitergehenden Pflichten der AltfahrzeugV zu befreien. Sie stellt laut BMU eine zwingende Regelung dar.			

Vorgehen bei der Erfüllung der IP: Für Kleinserien kann ein Hersteller einen Antrag auf Ausnahme von den Regelungen der AltfahrzeugV beim KBA stellen. Dazu muss der Hersteller nachweisen, dass er Kleinserien im Sinne des Artikel 8 Abs. 2 Buchstabe a der Richtlinie 70/156/EWG des Rates (http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CONSLEG:1970L0156:20070712:DE:PDF) herstellt. In diesem Fall ist die Anzahl von Fahrzeugen, die jährlich in Deutschland zugelassen, verkauft oder in Verkehr gebracht werden können, auf eine bestimmte Stückzahl je Typfamilie begrenzt.

Positive Aspekte der IP:
+ Die Erfüllung der Vorschriften der AltfahrzeugV wird für Kleinserien erleichtet oder teilweise erlassen, was zu einer Reduktion der Bürokratiekosten für die Automobilindustrie führt.

+ Diese IP dient der Erleichterung der Erfüllung der Informationspflicht; Unterstützung beim Nachweis der Kleinserie und zügige Bearbeitung.

Für diese Informationspflicht besteht kein Verbesserungsbedarf.

Ansatzpunkt zur Kostensenkung

--

Verbesserungsvorschläge

--

Notwendige Voraussetzungen für die Umsetzung des Verbesserungsvorschlages

--

Informations-pflicht(en)	Bezeichnung laut WebSKM-Datenbank	Paragraph	Gesetz
2006101309503026	Information der Hersteller über Informationen zu § 10 Abs. 1 Satz 1 Nr. 2 bis 4	§ 10 Abs. 1 Satz 2	Altfahrzeug V

Bewertung

Zweck der IP: Die Informationspflicht stellt sicher, dass die jeweiligen Wirtschaftsbeteiligten (wie Demontagebetriebe) Informationen zur umweltverträglichen Behandlung von Altfahrzeugen (Entfernung von Flüssigkeiten, Vorgehen bei der Demontage, stoffliche und sonstige Verwertung, etc.) an die Hersteller weitergeben.

Vorgehen bei der Erfüllung der IP: Die jeweiligen Wirtschaftsbeteiligten sind verpflichtet, den Herstellern die entsprechenden Informationen (1) für die umweltverträgliche Behandlung von Altfahrzeugen, insbesondere die Entfernung aller Flüssigkeiten und die Demontage, und (2) für die stoffliche und sonstige Verwertung erzielte Fortschritten zur Verringerung des zu entsorgenden Abfalls und bzgl. der Erhöhung der Rate der stofflichen und sonstigen Verwertung zur Verfügung zu stellen.

Die erzielten Raten werden von den Herstellern auf deren Internetseiten zum Thema Umwelt veröffentlicht (siehe Beispiel Mercedes Benz: http://www.mercedes-benz.de/content/germany/mpc/mpc_germany_website/de/home_mpc/passengercars/home/ passengercars_world/innovation_sustainability/enviroment_politics_mbvd/environmental_orientated_service/mersy_recycling_management.html). Ein Verweis auf die entsprechende Internetseite befindet sich auch in allen Werbeschriften und Betriebsanleitungen des Herstellers.

Positive Aspekte der IP:
+ Umfassende Information zu umweltrelevanten Aspekten werden dem Hersteller direkt zugänglich gemacht.

+ Die Kommunikation zwischen den Gliedern der Wertschöpfungskette (Teile- und Fahrzeughersteller, Händler und Verwerter) wird forciert.

Für diese Informationspflicht bestehen keine Verbesserungspotenziale.
Ansatzpunkt zur Kostensenkung
--
Verbesserungsvorschläge
--
Notwendige Voraussetzungen für die Umsetzung des Verbesserungsvorschlages
--

Informations-pflicht(en)	Bezeichnung laut WebSKM-Datenbank	Paragraph	Gesetz
200610130950303	Kontaktierungspflicht zwischen Wirtschaftsbeteiligten wegen Aufteilung der Entsorgungskosten	§ 3 Abs. 7 Satz 2	Altfahrzeug V
Bewertung			
Zweck der IP: Verteilung der Entsorgungskosten unter den einzelnen Herstellern, wenn ein Fahrzeug mehrstufig hergestellt und genehmig wurde (bspw. bei Fahrzeugen mit Aufbauten.) **Vorgehen bei der Erfüllung der IP:** Hersteller von Fahrzeugen der Klasse M1 (PKW und Wohnwagen) oder N1 (Lieferwagen und kleine LKW), die nicht im einstufigen Verfahren hergestellt und genehmigt wurden, können die Entsorgungskosten auf den Teil ihrer Herstellungsstufe begrenzen und die übrigen Entsorgungskosten den Herstellern weiterer Stufen in Rechnung stellen. Diejenigen, die Fahrzeugteile zu Aufbauten zusammenfügen und diese in Verbindung mit einem Basisfahrzeug in Verkehr bringen, müssen sich vor dem Inverkehrbringen im Rahmen ihrer Produktverantwortung mit den Herstellern von Basis- oder Chassisfahrzeugen in Verbindung setzen. **Negative Aspekte der IP:** - Die Aufteilung der Entsorgungskosten funktioniert in der Praxis bei großen Aufbauten Dann erfolgt i.d.R. auch eine vertragliche Einigung zwischen dem Aufbauten- und dem Fahrzeughersteller. Bei kleinen und mittelgroßen Veränderungen, die die Kunden auch oft selbst vornehmen oder vornehmen lassen, entfallen die Entsorgungskosten in der Praxis immer auf den Hersteller (bspw. wenn Kleinbusse zu Wohnwagen umgebaut werden). Diese Informationspflicht sollte für die Hersteller eine Entlastung sein, hat sich in der Praxis aber leider nicht bewährt.		
Ansatzpunkt zur Kostensenkung			
Abschaffung der Informationspflicht			
Verbesserungsvorschläge			
Da sich die Informationspflicht als nicht zielführend erwiesen hat und Hersteller zu ihrer eigenen Sicherheit im Falle der Aufteilung von Entsorgungskosten vertragliche Vereinbarungen treffen, kann die Abschaffung der Informationspflicht möglich sein.			
Notwendige Voraussetzungen für die Umsetzung des Verbesserungsvorschlages			
Prüfen, ob sich nicht beachtete negative Effekte durch die Abschaffung der Informationspflicht ergeben.			

Informations-pflicht(en)	Bezeichnung laut WebSKM-Datenbank	Paragraph	Gesetz
2006101309503022	Verwendung von Kennzeichnungsnormen	§ 9 Abs. 1	AltfahrzeugV
Bewertung			
Zweck der IP: Die Informationspflicht stellt sicher, dass wiederverwertbare Fahrzeugteile und solche Teile, die wiederverwertet wurden, entsprechend gekennzeichnet werden. Die Informationspflicht trägt damit zu einer umweltgerechten Behandlung von Altfahrzeugen bei. **Vorgehen bei der Erfüllung der IP:** Die Hersteller von Fahrzeugen sind verpflichtet, in Absprache mit der Werkstoff- und Zulieferindustrie Kennzeichnungsnormen für Bauteile und Werkstoffe (Richtlinie 2000/53/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 18. September 2000 über Altfahrzeuge) zu verwenden, um insbesondere die Identifizierung derjenigen Bauteile und Werkstoffe zu erleichtern, die wiederverwendet oder verwertet werden können. In der Praxis werden ausgebaute Teile, die wiederverwendet werden können, über Teillisten spezifiziert. Für alte Fahrzeuge werden solche Listen bekanntgegeben. Die Wiederverwendbarkeit wird laut BMU damit sichergestellt. **Positive Aspekte der IP:** + Aufwand für Wiederverwertung wird gesenkt Für diese Informationspflicht besteht kein Ansatzpunkt zur Verbesserung oder Vereinfachung.			
Ansatzpunkt zur Kostensenkung			
--			
Verbesserungsvorschläge			
--			
Notwendige Voraussetzungen für die Umsetzung des Verbesserungsvorschlages			
--			

Informations-pflicht(en)	Bezeichnung laut WebSKM-Datenbank	Paragraph	Gesetz
200610130950304	Ausstellung eines Verwertungsnachweises	§ 4 Abs. 2 Satz 1	AltfahrzeugV
Bewertung			
Zweck der IP: Diese Informationspflicht stellt sicher, dass abgegebene Altfahrzeuge ordnungsgemäß durch zugelassene Demontagebetriebe verwertet wurden. Dazu stellen die Demontagebetriebe einen Verwertungsnachweis aus. **Vorgehen bei der Erfüllung der IP:** Der Verwerter stellt einen Verwertungsnachweis für das verwertete Altfahrzeug aus. Jeweils einen Durchschlag erhalten der Hersteller und die Annahmestelle des Altfahrzeuges. Der Händler gibt dem letzten Halter des Altfahrzeuges einen Durchschlag des Verwertungsnachweises. Die Zulassungsstelle attestiert den Verwertungsnachweis. (Der Verwertungsnachweis selbst ist in der Fahrzeugzulassungsverordnung geregelt.) Der Halter oder Eigentümer des Altfahrzeuges muss dann unter Vorlage des Verwertungsnachweises nach dem Muster der FZV Anlage 8 (http://www.gesetze-im-internet.de/fzv/anlage_8_66.html) bei der Zulassungsbehörde das Fahrzeug außer Betrieb setzen lassen.			

Positive Aspekte der IP:
+ Die ordnungsgemäße Verwertung von Altfahrzeugen wird dokumentiert.

+ Jeder Wirtschaftsbeteiligte erhält einen Verwertungsnachweis zur eigenen Versicherung über die ordnungsgemäße Verwertung von Altfahrzeugen.

+ Die Rücknahmestellen (bspw. Automobilhändler) sind von der Abmeldung des Altfahrzeuges bei der Zulassungsbehörde nicht betroffen.

Negative Aspekte der IP:
- ½ Mio Fahrzeuge werden jährlich zur Demontage abgegeben. Daher ist diese Informationspflicht kostenintensiv.

- Übersendung der Verwertungsnachweise durch die Demontagebetriebe an mindestens zwei verschiedene Adressaten (Hersteller und Händler). Und Übersendung der Verwertungsnachweise durch die Händler an den letzten Fahrzeughalter. Beides verursacht erhöhte Versendungsaufwände für jeden Verwertungsnachweis.

Ansatzpunkt zur Kostensenkung

(1) Ablauf bei der Erfüllung der Informationspflicht

(2) Übersendung der Verwertungsnachweise

Verbesserungsvorschläge

(1) Im Sinne der EU-weiten Harmonisierung bei der Verwertung von Altfahrzeugen muss das Gesetz überarbeitet werden. In diesem Rahmen könnte auch eine einfachere Gestaltung der Informationspflicht angestrebt werden.

(2) Die Koordination zur Übersendung der Verwertungsnachweise könnte durch eine zentrale Datenbank, aus der Hersteller und Händler die Verwertungsnachweise gesammelt in regelmäßigen Abständen downloaden können, deutlich verbessert und der Übersendungsaufwand verringert werden. Nur im Nachweisfall wird der Hersteller die Verwertungsnachweise benötigen und kann sich diese dann gesammelt oder für den Einzelfall aus der Datenbank herausziehen. Der Händler kann dem Kunden den Verwertungsnachweis auch elektronisch zukommen lassen. Das BMU sieht die Realisierung auf Basis des Fahrzeugregisters des KBA sowie die Finanzierung kritisch.

Notwendige Voraussetzungen für die Umsetzung des Verbesserungsvorschlages

(1) Initiieren einer Vereinfachung der Informationspflicht im Rahmen der Harmonisierungsbemühungen auf EU-Ebene.

(2) Aufbau einer geeigneten bundesweiten Datenbank zur Erfassung aller Verwertungsnachweise aller Demontagebetriebe.

Informationspflicht(en)	Bezeichnung laut WebSKM-Datenbank	Paragraph	Gesetz
2006101309503014	Führung eines Betriebstagebuchs durch Betreiber von Schredderanlagen	§ 5 Abs. 2 Satz 1 i. V. mit Nr. 4.2 des Anhangs	AltfahrzeugV
200610130950307	Führung eines Betriebstagebuchs und Betriebshandbuchs durch Demontagebetriebe	§ 5 Abs. 2 Satz 1 i.V. mit den Nr.n 3.2.1.5 und 3.3 des Anhangs	AltfahrzeugV
200610130950305	Führung und Vorlage des Betriebstagebuchs und Vorlage der Verträge mit Demontagebetrieben durch Annahme- und Rücknahmestellen	§ 5 Abs. 2 Satz 1 i. V. mit Nr.n 2.3 und 2.4 des Anhangs	AltfahrzeugV

2006101309503016	Führung eines Betriebstagebuchs durch Betreiber von sonstige Anlagen zur weiteren Behandlung	§ 5 Abs. 2 Satz 1 i. V. mit Nr. 4.3 des Anhangs	Altfahrzeug V

Bewertung

Zweck der IP: Die Informationspflicht stellt sicher, dass die Betriebe (Annahmestellen, Rücknahmestellen, Demontagebetriebe und Schredderanlagen) so errichtet, betrieben und unterhalten werden, dass die Anforderungen an die ordnungsgemäße und schadlose Verwertung sowie die gemeinwohlverträgliche Beseitigung von Altfahrzeugen eingehalten wirden.

(1) Annahme- und Rücknahmestellen sollen Altfahrzeuge vom Halter übernehmen, für den Abtransport sorgen und diese ausschließlich bei anerkannten Demontagebetrieben abgeben. Die Zusammenarbeit mit den Demontagebetrieben ist dabei durch Verträge zu regeln. Die Informationspflicht regelt ebenfalls, dass Annahmestellen die Altfahrzeuge nicht behandeln (trockenlegen, demontieren). Durch die Vereinbarung eines geeigneten Abholrhythmus zwischen Demontagebetrieb und Annahmestelle wird sichergestellt, dass lagerungsbedingte Umweltschäden vermieden werden. Des Weiteren wird durch die Informationspflicht sichergestellt, dass die Annahmestellen über die für Begutachtung und Transport erforderlichen Geräte verfügen.

(2) Die Informationspflicht stellt sicher, dass Demontagebetriebe auf ihrer Betriebsfläche verschiedene Recyclingdepots (Anlieferung, Eingangslager, Vorbehandlung, getrennte Lager für gebrauchsfähige flüssigkeitstragende Kraftfahrzeugteile, für feste Abfälle, für flüssige Abfälle, für Restkarossen zum Abtransport, für Batterien, Demontage) einrichten, um eine entsprechende Verwertung zu gewährleisten. Die Informationspflicht stellt darüber hinaus sicher, dass Demontagebetriebe über die erforderliche Betriebsgenehmigung nach Bundes-Immissionsschutzgesetz verfügen und die einschlägigen rechtlichen Regelungen insbesondere zum Umwelt- und Arbeitsschutz einhalten.

(3) Die Informationspflicht stellt sicher, dass Betreiber von Schredderanlagen Restkarossen nur annehmen und schreddern, wenn die Altfahrzeuge in anerkannten Demontagebetrieben behandelt wurden. Laut BMU handelt es sich um eine zwingende EU-rechtliche Vorgabe.

Vorgehen bei der Erfüllung der IP:

(1) In einem Betriebstagebuch sind von den Annahme- und Rücknahmestellen sämtliche Zu- und Abgänge von Altfahrzeugen schriftlich festzuhalten, Durchschriften der Verwertungsnachweise für alle entgegengenommenen Altfahrzeuge, besondere Vorkommnisse und Betriebsstörungen einschließlich der Ursachen und der durchgeführten Abhilfemaßnahmen zu dokumentieren. Das Betriebstagebuch ist auf Verlangen der überwachenden Kfz-Innung, dem Sachverständigen oder der zuständigen Behörde vorzulegen. Außerdem ist die Zusammenarbeit mit den Demontagebetrieben durch Verträge zu dokumentieren.

(2) In einem Betriebstagebuch ist von den Demontagebetrieben schriftlich und chronologisch den Dokumentationspflichten (Behandlung und Lagerung der Altfahrzeuge sowie Arbeits- und Betriebsanweisungen, Erfassung, Trockenlegung, Demontage, Wiederverwendung, stoffliche und energetische Verwertung, thermische Behandlung und über den sonstigen Verbleib der Bauteile, der Materialien und Stoffe, sämtliche ein- und ausgehenden Mengenströme mit entsprechenden Entsorgungsnachweisen, Begleitscheinen, Transportgenehmigungen und Übernahmescheinen sowie Betriebsstörungen, deren Ursache und daraus gezogene Konsequenzen) nachzukommen.

(3) Der Betreiber einer Schredderanlage muss ein Betriebstagebuch über die Erfassung und Verarbeitung sowie über den sonstigen Verbleib der Material- und Stoffströme, sämtliche ein- und ausgehenden Mengenströme sowie Betriebsstörungen, deren Ursachen und daraus gezogene Konsequenzen schriftlich zu führen.

Positive Aspekte der IP:

+ Transparenz und Nachvollziehbarkeit einer umweltverträglichen Altfahrzeugverwertung

wird über den gesamten Verwertungsprozess hinweg geschaffen.

Negative Aspekte der IP:
- Umfangreiche Dokumentationspflichten für jeden Betrieb bei der Führung des Betriebstagebuches. Dies ist aber aus Nachweisgründen sinnvoll.

Für diese Informationspflichten bestehen keine Ansatzpunkte zur Verbesserung.

Ansatzpunkt zur Kostensenkung

Reduktion des Verwaltungsaufwandes durch systemgestütztes Betriebstagebuch.

Verbesserungsvorschläge

In Verbindung mit 200610130950304 (Verwertungsnachweis) kann ein elektronisches Betriebstagebuch mit Schnittstellen zu anderen Systemen (Dokumentenmanagment, ERP) eingesetzt werden.

Notwendige Voraussetzungen für die Umsetzung des Verbesserungsvorschlages

Prüfung, ob die enthaltenen Nachweispflichten rechtlich durch ein elektonisches System erfolgen dürfen.

Informations-pflicht(en)	Bezeichnung laut WebSKM-Datenbank	Paragraph	Gesetz
2006101309503019	Nachweis der Entsorgungsfachbetriebe über die Erfüllung der Anforderungen nach § 5 Abs. 3 Satz 1 bis 6 zur Anerkennung als anerkannter Betrieb gem. § 2 Abs. 2 Nr. 2	§ 5 Abs. 4	Altfahrzeug-V

Bewertung

Zweck der IP: Die Informationspflicht stellt sicher, dass die anerkannten Annahmestellen, Rücknahmestellen, Demontagebetriebe und Schredderanlagen (=Entsorgungsbetriebe) ihren Entsorgungspflichten (Anhang der AltfahrzeugV) nachkommen und die Einhaltung durch einen Sachverständigen bestätigt wird.

Vorgehen bei der Erfüllung der IP: Die Bescheinigung des Sachverständigen ist für Entsorgungsbetriebe der Nachweis über die Erfüllung der entsprechenden Anforderungen und gilt für eine maximale Dauer von 18 Monaten. Stellt der Sachverständige bei der jährlichen Prüfung des Betriebes Mängel fest, so muss der Betrieb diese Mängel innerhalb von 3 Monaten beseitigen, sonst entzieht ihm der Sachverständige die Betriebserlaubnis und teilt den Entzug unverzüglich der zuständigen Überwachungsbehörde mit. Bei Annahmestellen und Rücknahmestellen, die Kfz-Werkstätten sind, erfolgt die Bescheinigung durch die jeweils zuständige Kraftfahrzeug-Innung.

Positive Aspekte der IP:
+ Annahmestellen, Rücknahmestellen, Demontagebetriebe und Schredderanlagen können sich als Entsorgungsfachbetriebe ausweisen.

Negative Aspekte der IP:
- Es existiert eine separate Entsorgungsfachbetriebeverordnung (EfbV, http://www.gesetze-im-internet.de/efbv/index.html), die ebenso diese Aspekte regelt. Eine Harmonisierung von EbfV und AltfahrzeugV ist aufgrund der unterschiedlichen Zielsetzungen laut BMU nicht darstellbar.

Ansatzpunkt zur Kostensenkung

--

Verbesserungsvorschläge

--
Notwendige Voraussetzungen für die Umsetzung des Verbesserungsvorschlages
--

Informations-pflicht(en)	Bezeichnung laut WebSKM-Datenbank	Paragraph	Gesetz
2006101309503021	Vorlage der Bescheinigung nach § 5 Abs. 3 Satz 1 inkl. Prüfbericht oder Überwachungszertifikats	§ 7 Abs. 1 Satz 2	Altfahr-zeugV
Bewertung			
Zweck der IP: Die Informationspflicht stellt sicher, dass die anerkannten Annahme- oder Rücknahmestellen, die Kraftfahrzeugwerkstätten sind, ihren Entsorgungspflichten nachkommen und die Einhaltung durch die jeweils zuständige Kraftfahrzeug-Innung bestätigt wird. **Vorgehen bei der Erfüllung der IP:** Die Bescheinigung der Kraftfahrzeug-Innung ist für Kraftfahrzeugwerkstätten der Nachweis über die Erfüllung der entsprechenden Anforderungen als Entsorgungsbetrieb. Die Kraftfahrzeug-Innung legt die Bescheinigung einschließlich des Prüfberichts der für die Überwachung des Betriebs zuständigen Behörde vor. **Positive Aspekte der IP:** + Kraftfahrzeugwerkstätten können sich als Entsorgungsfachbetriebe ausweisen. + Vereinfachung für KfZ-Gewerbe Für diese Informationspflicht besteht kein Ansatzpunkt zur Verbesserung.			
Ansatzpunkt zur Kostensenkung			
--			
Verbesserungsvorschläge			
--			
Notwendige Voraussetzungen für die Umsetzung des Verbesserungsvorschlages			
--			

Informations-pflicht(en)	Bezeichnung laut WebSKM-Datenbank	Paragraph	Gesetz
200610130950308	Nachweis der Zuführung von 10 Gewichtsprozenten von nichtmetallischen Bauteilen etc. im Jahresdurchschn. zur Wiederverwendung oder stoffl. Verwertung d. Demontagebetriebe	§ 5 Abs. 2 Satz 1 i.V. mit Nr. 3.2.4.1 Sätze 6 bis 9 des Anhangs	Altfahr-zeugV
Bewertung			
Zweck der IP: Diese Informationspflicht stellt eine möglichst hohe Recyclingquote sicher: Demontage- und Schredderbetriebe müssen nachweisen, dass gefährliche Stoffe aus Fahrzeugen ausgebaut und diese "trocken gelegt" wurden, dass Teile, die wiederverwertet werden, ausgebaut wurden. Sollte diese Informationspflicht entfallen muss sichergestellt werden, dass die Nachschredderaufbereitung wesentlich besser wird. Neben der Metallausbringung müssen auch Kunststoffe und Flusen, Minerale und Glas nach dem Schreddervorgang besser von den metallischen Stoffen getrennt werden können, damit die Recyclingquote höchst möglich ist. Das ist mit heutiger eingesetzter Technik in den Schredderanlagen noch nicht möglich.			

Vorgehen bei der Erfüllung der IP: Betreiber von Demontagebetrieben müssen vor der Überlassung der Restkarosse an eine Schredderanlage zur weiteren Behandlung Bauteile, Materialien und Betriebsflüssigkeiten mit einem Anteil von durchschnittlich mindestens 10 Gewichtsprozent im Jahresmittel bezogen auf die Summe der Fahrzeugleergewichte der angenommenen Altfahrzeuge ausbauen oder entfernen und der Wiederverwendung oder der stofflichen Verwertung zuführen und belegen, dass der entsprechende Anteil stofflich verwertet wurde. Der Nachweis und die Dokumentation erfolgen durch das Betriebstagebuch.

Auf EU-Ebene gibt es mittlerweile eine Arbeitsgemeinschaft gemeinsam mit der verwertenden Industrie, wie Recyclingquoten besser berechnet und nachvollzogen werden können. Vorgeschlagen wird insbesondere ein vereinfachtes statistisches Verfahren, denn mit den bisherigen Anforderungen ist die Aussagekraft der generierten Zahlen nicht vergleichbar. Dass die geforderten Recyclingquoten tatsächlich erreicht werden, kann damit nicht sichergestellt werden.

Positive Aspekte der IP:
+ Es wird eine möglichst hohe Recyclingquote bei der Verwertung von Altfahrzeugen sichergestellt.

+ Transparenz und Nachvollziehbarkeit einer umweltverträglichen Altfahrzeugverwertung wird über den gesamten Verwertungsprozess hinweg geschaffen.

Negative Aspekte der IP:
- Es bestehen umfangreiche Dokumentationspflichten für jeden Betrieb bei der Führung des Betriebstagebuches. Dies ist aber aus Nachweisgründen sinnvoll.

Ansatzpunkt zur Kostensenkung

--

Verbesserungsvorschläge

--

Notwendige Voraussetzungen für die Umsetzung des Verbesserungsvorschlages

--

Informationspflicht(en)	Bezeichnung laut WebSKM-Datenbank	Paragraph	Gesetz
2006101309503012	Nachweis der Erfüllung der festgelegten Verwertungsquote für nichtmetallische Schredderrückstände d. Schredderbetriebe	§ 5 Abs. 2 Satz 1 i.V. mit Nr. 4.1.2 Satz 1	AltfahrzeugV

Bewertung

Zweck der IP: Die Informationspflicht stellt sicher, dass Betreiber von Annahmestellen, Rücknahmestellen, Demontagebetrieben, Schredderanlagen und sonstigen Anlagen ihren Entsorgungspflichten und den für sie jeweils geltenden Anforderungen nachkommen und somit Altfahrzeuge und ihre Bestandteile einer ordnungsgemäßen Verwertung zugeführt werden.

Vorgehen bei der Erfüllung der IP: Betreiber von Schredderanlagen müssen, bezogen auf die Summe des Fahrzeugleergewichtes, vom nichtmetallischen Anteil der Schredderrückstände im Jahresmittel gesetzlich festgelegte Verwertungsquoten erfüllen und belegen. Der Nachweis erfolgt durch die Führung eines Betriebstagebuches.

Positive Aspekte der IP:

+ Eine jährliche Mindest-Recyclingquote wird bei der Verwertung von Altfahrzeugen sichergestellt + Transparenz und Nachvollziehbarkeit einer umweltverträglichen Altfahrzeugverwertung wird über den gesamten Verwertungsprozess hinweg geschaffen. Für diese Informationspflichten bestehen keine Ansatzpunkte zur Verbesserung.
Ansatzpunkt zur Kostensenkung
--
Verbesserungsvorschläge
--
Notwendige Voraussetzungen für die Umsetzung des Verbesserungsvorschlages
--

Informations-pflicht(en)	Bezeichnung laut WebSKM-Datenbank	Paragraph	Gesetz
	Nachweis der Erfüllung der festgelegten Verwertungsquote für nichtmetallische Schredderrückstände d. Schredderbetriebe	§ 5 Abs. 2 Satz 1 i.V. mit Nr. 4.1.2 Satz 2	Altfahrzeug-V
2006101309503013	Gemeinsamer Nachweis der Erfüllung der Pflichten nach Ziffer 4.1.2 Satz 1 von Schredderbetrieben durch Sachverständigenbescheinigung	§ 5 Abs. 2 Satz 1 i.V. mit Nr. 4.1.2 Satz 5	Altfahrzeug-V

Bewertung
Zweck der IP: Die Informationspflicht stellt sicher, dass Betreiber von Annahmestellen, Rücknahmestellen, Demontagebetrieben, Schredderanlagen und sonstigen Anlagen ihren Entsorgungspflichten und den für sie jeweils geltenden Anforderungen nachkommen und somit Altfahrzeuge und ihre Bestandteile einer ordnungsgemäßen Verwertung zugeführt werden. **Vorgehen bei der Erfüllung der IP:** Betreiber von Schredderanlagen müssen, bezogen auf die Summe des Fahrzeugleergewichtes, vom nichtmetallischen Anteil der Schredderrückstände im Jahresmittel gesetzlich festgelegte Verwertungsquoten erfüllen und belegen. Der Nachweis erfolgt durch die Führung eines Betriebstagebuches. Es ist auch möglich, dass die Verwertungsquoten durch mehrere Schredderanlagen gemeinsam erfüllt werden. In diesem Fall ist der Nachweis zur Erfüllung der Pflichten von allen beteiligten Betrieben gemeinsam zu erbringen und durch einen Sachverständigen zu überprüfen. **Positive Aspekte der IP:** + Eine jährliche Mindest-Recyclingquote wird bei der Verwertung von Altfahrzeugen sichergestellt. + Transparenz und Nachvollziehbarkeit einer umweltverträglichen Altfahrzeugverwertung wird über den gesamten Verwertungsprozess hinweg geschaffen. Für diese Informationspflichten bestehen keine Ansatzpunkte zur Verbesserung.
Ansatzpunkt zur Kostensenkung
--
Verbesserungsvorschläge
--

Notwendige Voraussetzungen für die Umsetzung des Verbesserungsvorschlages
--

Informations-pflicht(en)	Bezeichnung laut WebSKM-Datenbank	Paragraph	Gesetz
2006101309503015	Nachweis der Erfüllung der festgelegten Verwertungsquote für nichtmetallische Rückstände d. sonstige Anlagen z. w. Behandlung	§ 5 Abs. 2 Satz 1 i. V. mit Nr. 4.3	Altfahr-zeugV

Bewertung

Zweck der IP: Die Informationspflicht stellt sicher, dass Betreiber sonstiger Anlagen ihren Entsorgungspflichten und den für sie jeweils geltenden Anforderungen nachkommen und somit Altfahrzeuge und ihre Bestandteile einer ordnungsgemäßen Verwertung zugeführt werden.

Vorgehen bei der Erfüllung der IP: Betreiber sonstiger Anlagen müssen, bezogen auf die Summe des Fahrzeugleergewichtes, vom nichtmetallischen Anteil der Schredderrückstände im Jahresmittel gesetzlich festgelegte Verwertungsquoten erfüllen und belegen. Der Nachweis erfolgt durch die Führung eines Betriebstagebuches.

Positive Aspekte der IP:
+ Eine jährliche Mindest-Recyclingquote wird bei der Verwertung von Altfahrzeugen sichergestellt.
+ Transparenz und Nachvollziehbarkeit einer umweltverträglichen Altfahrzeugverwertung wird über den gesamten Verwertungsprozess hinweg geschaffen.

Für diese Informationspflichten bestehen keine Ansatzpunkte zur Verbesserung.

Ansatzpunkt zur Kostensenkung

--

Verbesserungsvorschläge

--

Notwendige Voraussetzungen für die Umsetzung des Verbesserungsvorschlages

--

Informations-pflicht(en)	Bezeichnung laut WebSKM-Datenbank	Paragraph	Gesetz
200610130950306	Erlaubnis der Überlassung von Restkarossen an sonstige Anlagen	§ 4 Abs. 4 Satz 2	Altfahr-zeugV

Bewertung

Zweck der IP: In der Regel sind Betreiber von Demontagebetrieben verpflichtet, Restkarossen nur einer anerkannten Schredderanlage zu überlassen. Diese Informationspflicht stellt sicher, dass in abweichenden Fällen eine Genehmigung der zuständigen Überwachungsbehörde vorliegt.

Vorgehen bei der Erfüllung der IP: Der Betreiber des Demontagebetriebes richtet eine Stellungnahme zur abweichenden Zusammenarbeit mit sonstigen Anlagen, andere als anerkannte Schredderanlagen, an den Sachverständigen der für die Überwachung des Demontagebetriebs zuständigen Behörde. Die zuständige Behörde kann dann das Überlassen von Restkarossen an sonstige Anlagen zur weiteren Behandlung erlauben.

Positive Aspekte der IP:
+ Transparenz und Nachvollziehbarkeit einer umweltverträglichen Altfahrzeugverwertung wird über den gesamten Verwertungsprozess hinweg geschaffen. Auf die hier vorgenommene Kontrolle kann daher nicht verzichtet werden.

Für diese Informationspflichten bestehen keine Ansatzpunkte zur Verbesserung.

Ansatzpunkt zur Kostensenkung

--

Verbesserungsvorschläge

--

Notwendige Voraussetzungen für die Umsetzung des Verbesserungsvorschlages

--

Informations-pflicht(en)	Bezeichnung laut WebSKM-Datenbank	Paragraph	Gesetz
2006101309503010	Bestätigung der gemeinsamen Erfüllung der Pflichten nach Ziffer 3.2.4.1 Satz 6 durch Sachverständigen	§ 5 Abs. 2 Satz 1 i. V. mit Nr. 3.2.4.1 Satz 14	Altfahr-zeugV
200610130950309	Bestätigung der alternativen Erfüllung der Nachweispflichten bzgl. der stoffl. Verwertung nach Ziffer 3.2.4.1 Satz 6 des Anhangs durch Sachverständigen	§ 5 Abs. 2 Satz 1 i.V. mit Nr. 3.2.4.1 Satz 11	Altfahr-zeugV

Bewertung

Zweck der IP: Die Informationspflicht stellt sicher, dass Betreiber von Annahmestellen, Rücknahmestellen, Demontagebetrieben, Schredderanlagen und sonstigen Anlagen ihren Entsorgungspflichten und den für sie jeweils geltenden Anforderungen nachkommen und somit Altfahrzeuge und ihre Bestandteile einer ordnungsgemäßen Verwertung zugeführt werden.

Vorgehen bei der Erfüllung der IP: Betreiber von Annahmestellen, Rücknahmestellen, Demontagebetrieben, Schredderanlagen und sonstigen Anlagen zur weiteren Behandlung müssen die für sie jeweils geltenden Anforderungen erfüllen. Über die Erfüllung müssen diese Betriebe einen Nachweis durch einen Sachverständigen erbringen. Die Anforderungen an Demontagebetriebe können auch durch mehrere Demontagebetriebe gemeinsam erfüllt werden. Ein Sachverständiger ist ein zugelassener Umweltgutachter (§§ 9 und 10 Umweltauditgesetz) oder ein bestellter Gutachter nach § 36 der Gewerbeordnung.

Das BMU weist darauf hin, dass die gemeinsame Erfüllung der Anforderungen an Demontagebetriebe in der Realität bisher noch nie vorgekommen ist. Damit kann geschlussfolgert werden, dass für diese Informationspflicht kein Verbesserungsbedarf per se besteht, dass aber gleichzeitig das Vorhandensein der Informationspflicht in Frage gestellt werden kann.

Positive Aspekte der IP:
+ Erleichterung für Demontagebetriebe

Für diese Informationspflichten bestehen keine Ansatzpunkte zur Verbesserung.

Ansatzpunkt zur Kostensenkung

--

Verbesserungsvorschläge

--

Notwendige Voraussetzungen für die Umsetzung des Verbesserungsvorschlages
--

Informations-pflicht(en)	Bezeichnung laut WebSKM-Datenbank	Paragraph	Gesetz
2006101309503011	Nachweis der Zulassung zur Annahme von nicht verwertbaren Abfällen zur gemeinwohlverträglichen Beseitigung	§ 5 Abs. 2 Satz 1 i. V. mit Nr. 3.2.4.2	Altfahrzeug V

Bewertung

Zweck der IP: Die Informationspflicht stellt sicher, dass nicht-verwertbare Abfälle einer gemeinwohlverträglichen Beseitigung zugeführt werden und der annehmende Betrieb eine entsprechende Zulassung nachweist.

Vorgehen bei der Erfüllung der IP: Betreiber von Annahmestellen, Rücknahmestellen, Demontagebetrieben, Schredderanlagen und sonstigen Anlagen zur weiteren Behandlung müssen die für sie jeweils geltenden Anforderungen erfüllen und ihre entsprechende Zulassung als Abfallentsorger und -verwerter nachweisen.

Positive Aspekte der IP:
+ Nicht-verwertbare Abfälle werden ordnungsgemäß entsorgt.

Negative Aspekte der IP:
- Evtl. ist zu überprüfen, was durch das Abfallrecht schon abgedeckt wird, um Informationspflichten nicht doppelt erfüllen zu müssen.

Ansatzpunkt zur Kostensenkung

Entsorgungsfachbetriebsverordnung (EfbV)

Verbesserungsvorschläge

Die Zertifizierung der Entsorgungsbetriebe nach AltfahrzeugV könnte in der Entsorgungsfachbetriebsverordung verankert werden. Die Erfüllung der Anforderungen nach einem Gesetz sollte die automatische Erfüllung des zweiten nach sich ziehen.

Notwendige Voraussetzungen für die Umsetzung des Verbesserungsvorschlages

Erweiterung der Entsorgungsfachbetriebeverordung (EfbV) und Kürzung der AltfahrzeugV erfordert die Harmoniesierung der Anforderungen.

Informations-pflicht(en)	Bezeichnung laut SKM-Datenbank	Paragraph	Gesetz
2006101309503017	Nachweis über Nichtbeeinträchtigung des Allgemeinwohls durch Abweichungen von den Anforderungen gem. Nr. 2 bis 4 des Anhangs	§ 5 Abs. 2 Satz 1 i. V. mit Nr. 5 des Anhangs	Altfahrzeug V

Bewertung

Zweck der IP: Die Informationspflicht stellt sicher, dass Abfälle von Altfahrzeugen ordnungsgemäß und zum größtmöglichen Gemeinwohl entsorgt werden.

Vorgehen bei der Erfüllung der IP: Betreiber von Annahmestellen, Rücknahmestellen, Demontagebetrieben, Schredderanlagen und sonstigen Anlagen zur weiteren Behandlung müssen die für sie jeweils geltenden Anforderungen erfüllen. Dies wird durch einen Sachverständigen betätigt. Dies ist insbesondere dann erforderlich, wenn andere von den Vorschriften dieses Gesetzes abweichende geeignete Maßnahmen zur Entsorgung von Abfällen aus

Ausfahrzeugen ergriffen werden. Diese abweichenden Maßnahmen müssen beantragt werden. Für diese Informationspflicht besteht kein Verbesserungs- oder Vereinfachungspotenzial.
Ansatzpunkt zur Kostensenkung
--
Verbesserungsvorschläge
--
Notwendige Voraussetzungen für die Umsetzung des Verbesserungsvorschlages
--

Informations-pflicht(en)	Bezeichnung laut WebSKM-Datenbank	Paragraph	Gesetz
2006101309503018	Einhaltung der Anforderungen nach § 5 Abs. 2 Satz 1 AltfahrzeugV durch Bescheinigung des Sachverständigen oder der Kfz-Innung	§ 5 Abs. 3 Sätze 1 bis 5 und Satz 7	AltfahrzeugV
Bewertung			
Zweck der IP: Die Informationspflicht stellt sicher, dass die anerkannten Annahmestellen, Rücknahmestellen, Demontagebetriebe und Schredderanlagen (=Entsorgungsbetriebe) ihren Entsorgungspflichten (Anhang der AltfahrzeugV) nachkommen. **Vorgehen bei der Erfüllung der IP:** Die Bescheinigung des Sachverständigen ist für Entsorgungsbetriebe der Nachweis über die Erfüllung der entsprechenden Anforderungen und gilt für eine maximale Dauer von 18 Monaten. Stellt der Sachverständige bei der jährlichen Prüfung des Betriebes Mängel fest, so muss der Betrieb diese Mängel innerhalb von 3 Monaten beseitigen, sonst entzieht ihm der Sachverständige die Betriebserlaubnis und teilt den Entzug unverzüglich der zuständigen Überwachungsbehörde mit. Bei Annahmestellen und Rücknahmestellen, die Kfz-Werkstätten sind, erfolgt die Bescheinigung durch die jeweils zuständige Kraftfahrzeug-Innung. **Positive Aspekte der IP:** + Annahmestellen, Rücknahmestellen, Demontagebetriebe und Schredderanlagen führen ein Betriebstagebuch, in welchem der gesamte Entsorgungsprozess dokumentiert wird. Dies ist eine notwendige Anforderung an die Entsorgungsbetriebe. Für diese Informationspflicht bestehen keine Ansatzpunkte zur Verbesserung.		
Ansatzpunkt zur Kostensenkung			
--			
Verbesserungsvorschläge			
--			
Notwendige Voraussetzungen für die Umsetzung des Verbesserungsvorschlages			
--			

Informations-pflicht(en)	Bezeichnung laut WebSKM-Datenbank	Paragraph	Gesetz
2006101309503020	Vorlage der Bescheinigung nach § 5 Abs. 3 Satz 1 AltfahrzeugV inklusive	§ 7 Abs. 1 Satz 1	AltfahrzeugV

	Prüfbericht oder Überwachungszertifikat		

Bewertung
Zweck der IP: Betreiber von Annahmestellen, Rücknahmestellen, Demontagebetrieben, Schredderanlagen und sonstigen Anlagen können nachweisen, dass sie zugelassene Entsorgungsstellen im Sinne dieses Gesetzes sind. **Vorgehen bei der Erfüllung der IP:** Betreiber von Annahmestellen, Rücknahmestellen, Demontagebetrieben, Schredderanlagen und sonstigen Anlagen zur weiteren Behandlung müssen die für sie jeweils geltenden Anforderungen erfüllen. Die Einhaltung dieser Anforderungen wird durch einen Sachverständigen bescheinigt. Ein Sachverständiger ist ein zugelassener Umweltgutachter (§§ 9 und 10 Umweltauditgesetz) oder ein bestellter Gutachter nach § 36 der Gewerbeordnung. Die Bescheinigung und der Prüfbericht des Sachverständigen muss von den Betreibern der Anlagen der zuständigen Behörde unverzüglich vorgelegt werden. Für diese Informationspflicht besteht kein Verbesserungs- oder Vereinfachungspotenzial.
Ansatzpunkt zur Kostensenkung
--
Verbesserungsvorschläge
--
Notwendige Voraussetzungen für die Umsetzung des Verbesserungsvorschlages
--

7.3.2 Informationspflichten der FPersV

Informations-pflicht(en)	Bezeichnung laut WebSKM-Datenbank	Paragraph	Gesetz
200611011524492	Beantragung von Fahrer-, Werkstatt- und Unternehmenskarten, Mitführungspflicht der Fahrerkarte	§ 4 i.V.m §§ 5, 7 und 9	FPersV

Bewertung
Zweck der IP: Diese Informationspflicht stellt sicher, dass die von der zuständigen Stelle ausgegebenen Fahrer-, Werkstatt- und Unternehmenskarten nur von befugten Nutzern verwendet und mitgeführt werden. Zur Nachvollziehbarkeit werden umfangreiche Daten der Antragsteller erfasst. **Vorgehen bei der Erfüllung der IP:** (1) In einem ersten Schritt muss eine Unternehmenskarte bei der nach Landesrecht zuständigen Behörde oder Stelle (bspw. dem Straßenverkehrsamt) beantragt werden. Das ist online möglich, aber nach Aussagen der Praxis aufwändig. Der Antragsteller muss dazu folgende Nachweise erbringen: Name, Anschrift und Sitz des Unternehmens, Geburts- und Familienname, Vornamen, Geburtstag und -ort sowie Anschrift des Unternehmers oder der nach Gesetz, Satzung oder Gesellschaftsvertrag zur Vertretung berufenen Personen. Eingaben in das Kontrollgerät erfolgen zu Beginn und am Ende des Fahrzeugeinsatzes. Die Unternehmenskarte ist fünf Jahre gültig. (2) In einem zweiten Schritt werden die persönlichen Fahrerkarten beantragt, sobald die Unternehmenskarte der zuständigen Stelle vorliegt. Die Fahrerkarte wird nur für Fahrzeuge mit einem Fahrtschreiber benötigt (der Fahrtschreiber wird dabei als "Lesegerät" eingesetzt; die

Fahrerkarte ist eine personalisierte Chip-Karte, auf der alle Fahrten des Nutzers registriert werden. Ohne Verwendung einer Fahrerkarte darf ein mit einem Fahrtschreiber ausgestattetes Fahrzeug nicht bewegt werden). Die persönliche Beantragung vor Ort dauert nach Aussagen der Praxis in etwa 20 bis 30 Minuten. Der jeweilige Nutzer muss die Karte bei der zuständigen Stelle (bspw. dem Straßenverkehrsamt) beantragen. Das Antragsformular ist online verfügbar unter: http://www.dekra.net/dekra_net/live/content_net///psfile/pdfdown/52/DEKRA_Fahr441676906723a.pdf. Der Antragsteller muss dazu die folgenden Unterlagen vorlegen: seine Fahrerlaubnis, einen Nachweis über den Wohnsitz im Inland und Anschrift, Nachweise über Geburts- und Familiennamen, Vornamen, Geburtstag- und Ort sowie ein vorschriftskonformes Passbild. Der Antragsteller muss einmalig persönlich zur Abgabe der Unterlagen und zur Leistung einer Unterschrift erscheinen. Das Amt schickt dann die Karte dem Nutzer zu. Die Fahrerkarte gilt fünf Jahre. Der Fahrer ist verpflichtet die Fahrerkarte während jeder Fahrt mitzuführen und den zuständigen Personen auf Verlangen zur Prüfung auszuhändigen.
Bei Verlust oder Erneuerung der Unternehmens- und Fahrerkarten sind die entsprechenden Unterlagen und Nachweise ebenfalls zu erbringen.

(3) Die Werkstattkarte wird nur erteilt, wenn der Antragsteller nachweist, dass er eine Werkstatt betreibt oder Hersteller von Kontrollgeräten oder Fahrzeughersteller ist. Die Werkstattkarte dient der Durchführung von Prüfungen an Fahrtschreibern und Kontrollgeräten. Zur Beantragung von Werkstattkarten muss der Antragsteller folgende Nachweise erbringen: Name, Anschrift und Sitz der Werkstatt, des Herstellers von Kontrollgeräten oder des Fahrzeugherstellers, Geburts- und Familienname, Vornamen, Tag und Ort der Geburt des Unternehmers oder der nach Gesetz, Satzung oder Gesellschaftsvertrag zur Vertretung berufenen Personen, Geburts- und Familienname, Vornamen, Tag und Ort der Geburt, aktuelle Wohnanschrift und Muttersprache der verantwortlichen Fachkraft, für die die Werkstattkarte beantragt wird, Schulung der verantwortlichen Fachkraft über die Durchführung von Prüfungen der Fahrtschreiber und Kontrollgeräte sowie Nachweis über ein bestehendes Arbeitsverhältnis mit der verantwortlichen Fachkraft, für die die Werkstattkarte beantragt wird. Die Werkstattkarte ist ein Jahr gültig.

Positive Aspekte der IP:
+ Nur befugte Nutzer können Fahrzeuge mit Fahrtschreibern führen.
+ Nur Prüfer mit Werkstattkarten dürfen Prüfungen der Fahrtschreiber und Kontrollgeräte durchführen, was eine Qualitäts- und Sicherheitsgarantie für den Kunden darstellt.

Negative Aspekte der IP:
- Beantragung der Fahrerkarten ist nur persönlich möglich, was den betrieblichen Ablauf für jeden Mitarbeiter bei jeder Beantragung stört.
- Die Beantragung der Unternehmenskarte ist nach Aussagen der Praxis aufwändig.
- Warum die Muttersprache der verantwortlichen Fachkraft bei der Beantragung der Werkstattkarte angegeben werden muss, ist nicht ersichtlich.
- Die Werkstattkarte ist ein Jahr gültig. Die Prüfstelle wird jedoch erst nach spätestens drei Jahren von der Anerkennungsstelle überprüft (Anlage XVIIId Abschnitt 7.1 StVZO) und die Daten der Werkstattkarte werden über einen Zeitraum von drei Jahren aufbewahrt (Anlage XVIIId Abschnitt 3.3 StVZO). Es ist somit nicht ersichtlich, warum die Werkstattkarte auf eine Gültigkeitsdauer von einem Jahr begrenzt ist. Zudem verursacht jede erneute Beantragung zur Verlängerung der Werkstattkarte Bürokratiekosten.

Ansatzpunkt zur Kostensenkung

(1) Gültigkeitsdauer von Werkstattkarten
(2) Verlängerung von Werkstattkarten
(3) Registrierte Fahrer der Fahrerkarten

Verbesserungsvorschläge

(1) Die Gültigkeitsdauer von Werkstattkarten sollte aus den folgenden Gründen auf drei Jahre ausgedehnt werden: (a) die Prüfstelle und damit Inhaber einer Werkstattkarte wird nach

drei Jahren von der Anerkennungsstelle überprüft (Anlage XVIIId Abschnitt 7.1 StVZO), (b) die Daten der Werkstattkarte werden über einen Zeitraum von drei Jahren aufbewahrt (Anlage XVIIId Abschnitt 3.3 StVZO) und (c) jede erneute Beantragung zur Verlängerung der Werkstattkarte verursacht für den Antragsteller und für die zuständigen Stellen erneute Bürokratiekosten.
(2) Die Verlängerung von Werkstattkarten sollte insbesondere an die Überprüfung durch die Anerkennungsstellen geknüpft werden, damit (a) nicht für jede Verlängerung erneute Nachweise über Angaben und Unterlagen erbracht werden müssen, die sich nicht geändert haben und damit (b) die Verlängerung automatisch und so ohne erhöhten bürokratischen Aufwand für den Karteninhaber und die zuständige Stelle erfolgt.
(3) In der Unternehmenskarte sollten direkt mehrere Fahrer registriert werden können, die sich dann am Fahrtschreiber bei jeder Fahrt bspw. durch ein Passwort identifizieren. Insbesondere bei Mitarbeiterwechsel könnten die Personen leichter in der Unternehmenskarte ausgetauscht als neue Fahrerkarten beantragt werden. Persönlich weisen sich die Fahrer ohnehin bei jeder Verkehrskontrolle aus.

notwendige Voraussetzungen für die Umsetzung des Verbesserungsvorschlages

(1) Prüfung, ob die Ausdehnung der Gültigkeitsdauer für Werkstattkarten auf drei Jahre zulässig und verhältnismäßig ist.

(2) Prüfung, ob die Verlängerung der Werksattkarte an die Überprüfung durch die Anerkennungsstelle geknüpft werden kann und ggf. Überarbeitung des Verlängerungsprozesses.

(3) Prüfung, wie mehrere Fahrer in der Unternehmenskarte registriert werden können und Umstrukturierung des Prozesses der Kartenverteilung, ggf. Abschaffung der Fahrerkarten und der damit verbundenen Vorschriften.

Informations-pflicht(en)	Bezeichnung laut WebSKM-Datenbank	Paragraph	Gesetz
200611011524493	Meldepflicht bei Verlust einer Kontrollgerätekarte	§ 4 Abs. 5	FPersV

Bewertung

Zweck der IP: Diese Informationspflicht stellt sicher, dass (1) verlorene Kontrollkarten ersetzt werden und dass (2) Unbefugte nicht missbräuchlich die verlorene Kontrollkarte benutzen können.

Vorgehen bei der Erfüllung der IP: Bei Verlust einer Kontrollgerätkarte (Fahrer-, Werkstatt- oder Unternehmenskarte) unterrichtet der Karteninhaber unverzüglich die Behörde oder Stelle, welche die Karte erteilt hat. In der Regel kann die Meldung auch bei der Polizei erfolgen. Die Behörde oder Stelle meldet den Verlust dem Kontrollgerätkartenregister beim Kraftfahrt-Bundesamt. Darüber hinaus ist der Karteninhaber verpflichtet, innerhalb von 7 Tagen eine Ersatzkarte bei der zuständigen Stelle zu beantragen.

Positive Aspekte der IP:
+ Diese Informationspflicht ist sinnvoll und stellt keinen Aufwand für die Praxis dar.

Für diese Informationspflicht bestehen keine Ansatzpunkte zur Verbesserung.

Ansatzpunkt zur Kostensenkung

--

Verbesserungsvorschläge

--

notwendige Voraussetzungen für die Umsetzung des Verbesserungsvorschlages

--

Informations-pflicht(en)	Bezeichnung laut WebSKM-Datenbank	Paragraph	Gesetz
200611011524494	Melde- und Rückgabepflicht der Werkstattkarte, wenn die Erteilungsvoraussetzungen entfallen sind	§ 8	FPersV
Bewertung			
Zweck der IP: Diese Informationspflicht stellt sicher, dass Kontrollkarten nicht missbräuchlich unter nicht mehr gegebenen Voraussetzungen benutzt werden können. Dies gilt insbesondere für Werkstattkarten. **Vorgehen bei der Erfüllung der IP:** Sind einzelne Erteilungsvoraussetzungen nachträglich entfallen, so muss dies der Karteninhaber unverzüglich der zuständigen Stelle (bspw. Kommune, Führerscheinstelle, Straßenverkehrsamt) melden. Bei missbräuchlicher Verwendung zieht die zuständige Stelle die Karte ein. Dies gilt insbesondere für Werkstattkarten. Scheidet die verantwortliche Fachkraft aus der Werkstatt aus, haben der Unternehmer oder die vertretungsberechtigten Personen die Werkstattkarte unverzüglich zurückzugeben. Wird die Werkstattkarte wegen missbräuchlicher Verwendung zurückgenommen, unterrichtet die zuständige Behörde oder Stelle das Zentrale Kontrollgerätkartenregister beim Kraftfahrt-Bundesamt. Ggf. sind bei Verlust einer Karte Ausdrucke der entsprechenden Daten aus dem Fahrtschreiber zu erstellen. **Positive Aspekte der IP:** + Missbräuchliche Verwendung von Kontrollkarten wird unterbunden. **Negative Aspekte der IP:** - Der jeweilige Nutzer muss bei der zuständigen Stelle eigenständig anzeigen. Für diese Informationspflicht bestehen keine Ansatzpunkte zur Verbesserung.		
Ansatzpunkt zur Kostensenkung			
--			
Verbesserungsvorschläge			
--			
notwendige Voraussetzungen für die Umsetzung des Verbesserungsvorschlages			
--			

7.3.3 Informationspflichten der EG-FGV

Die EG-FGV (Verordnung über die EG-Genehmigung für Kraftfahrzeuge und ihre Anhänger sowie für Systeme, Bauteile und selbständige technische Einheiten für diese Fahrzeuge) hat im Rahmen der Harmonisierung von EU-Recht die folgenden drei Gesetzesgrundlagen in sich vereint: (1) EG-TypV - Verordnung über die EG-Typgenehmigung für Fahrzeuge und Fahrzeugteile, (2) Krad-EG-TypV - Verordnung über die EG-Typgenehmigung für zweirädrige oder dreirädrige Kraftfahrzeuge und (3) LoF-EG-TypV - Verordnung über die EG-Typgenehmigung für land- oder forstwirtschaftliche Zugmaschinen, ihre Anhänger und die von ihnen gezogenen aus-

wechselbaren Maschinen sowie für Systeme, Bauteile und selbständige technische Einheiten dieser Fahrzeuge. Tabelle 8 zeigt den Transfer der Gesetzesgrundlagen.

Tabelle 8: Gegenüberstellung EG-FGV und EG-TypV, Krad-EG-TypV, LoF-EG-TypV[83]

Vorher	Aktuell
EG-TypV	Kapitel 2 EG-FGV
Krad-EG-TypV	Kapitel 4 EG-FGV
LoF-EG-TypV	Kapitel 3 EG-FGV

Informations-pflicht(en)	Bezeichnung laut WebSKM-Datenbank	Paragraph	Gesetz
ehemals 200610190856285	Bei Antragstellung zur Typgenehmigung erklären, dass eine Typgenehmigung nicht in anderen Mitgliedstaaten erfolgt	§ 4 Abs. 1 (ehemals § 2 Abs. 2 EG-TypV)	EG-FGV
Bewertung			
Zweck der IP: Erteilung der EG-Typgenehmigung für Fahrzeuge **Vorgehen bei der Erfüllung der IP:** Für einen Antrag auf Erteilung einer EG-Typgenehmigung muss der Hersteller bescheinigen, dass für denselben Typ in einem anderen Mitgliedstaat eine EG-Typgenehmigung nicht beantragt worden ist, und muss gleichzeitig das Antragsverfahren der Richtlinie 2007/46/EG (Artikel 6 und 7, http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/site/de/oj/2007/l_263/l_26320071009de00010160.pdf) befolgen. (1) Das Verfahren für die Erteilung der EG-Typgenehmigung für Fahrzeuge kann in verschiedenen Formen durchgeführt werden: Mehrphasen- oder Einphasen-Typgenehmigung oder gemischtes Typgenehmigungsverfahren. Alle Unterlagen sind im Format DIN A4 in dreifacher Ausfertigung abzugeben. Ein Verzeichnis der gesamten Unterlagen ist dem Antrag beizufügen. a) Mehrphasen-Typgenehmigung: Vom Hersteller ist eine Beschreibungsmappe mit den Angaben gemäß Anhang III der Richtlinie 2007/46/EG (http://eur-lex.europa.eu/Lex Uri-Serv/site/de/oj/2007/l_263/l_26320071009de00010160.pdf, S. 71ff.) zu erstellen. Alle Angaben sind zusammen mit einem Verzeichnis der beiliegenden Unterlagen in dreifacher Ausfertigung in DIN A4 einzureichen. Zusätzlich sind in diesem Verfahren folgende Angaben zu machen: auf der ersten Stufe diejenigen Teile der Beschreibungsmappe und diejenigen EG-Typgenehmigungsbögen, die für ein vollständiges Fahrzeug erforderlich sind, soweit sie den Fertigungsstand des Basisfahrzeugs betreffen; auf der zweiten und jeder weiteren Stufe diejenigen Teile der Beschreibungsmappe und diejenigen EG-Typgenehmigungsbögen, die den auf der jeweiligen Stufe zu genehmigenden Umfang betreffen, sowie eine Kopie des EG-Typgenehmigungsbogens für das Fahrzeug, der für die vorangegangene Baustufe erteilt wurde. Darüber hinaus hat der Hersteller umfassende Angaben zu den Änderungen und Ergänzungen zu machen, die er an dem Fahrzeug vorgenommen hat. b) Einphasen-Typgenehmigung: Vom Hersteller ist eine Beschreibungsmappe mit den Angaben gemäß Anhang I der Richtlinie 2007/46/EG (http://eur-lex.europa.eu/LexUri Serv/site/de/oj/2007/l_263/l_26320071009de00010160.pdf, S. 25ff.) zu erstellen. Alle Angaben sind zusammen mit einem Verzeichnis der beiliegenden Unterlagen in dreifacher Ausfer-			

[83] http://www.gesetze-im-internet.de/eg-fgv/index.html

tigung in DIN A4 einzureichen.

c) Gemischte Typgenehmigungsverfahren gelten für Systeme, die von den anderen beiden Formen der Genehmigungsverfahren ausgenommen werden können, wenn der Beschreibungsmappe ein Prüfbericht zu den entsprechenden Systemen beigelegt wird.
Der Hersteller reicht den Antrag bei der Genehmigungsbehörde ein. Für ein und denselben Fahrzeugtyp kann nur ein einziger Antrag in nur einem einzigen Mitgliedstaat eingereicht werden. Für jeden zu genehmigenden Typ ist ein gesonderter Antrag einzureichen.
Der Hersteller muss der Genehmigungsbehörde die Zahl von Fahrzeugen zur Verfügung stellen, die für die ordnungsgemäße Durchführung des Typgenehmigungsverfahrens erforderlich ist.

(2) Verfahren für die Erteilung der EG-Typgenehmigung für Systeme, Bauteile und selbstständige technische Einheiten: Alle Unterlagen sind im Format DIN A4 in dreifacher Ausfertigung abzugeben. Ein Verzeichnis der gesamten Unterlagen ist dem Antrag beizufügen.

a) Der Hersteller reicht den Antrag bei der Genehmigungsbehörde ein. Für ein und denselben Typ eines Systems, eines Bauteils oder einer selbständigen technischen Einheit kann nur ein einziger Antrag in nur einem einzigen Mitgliedstaat eingereicht werden. Für jeden zu genehmigenden Typ ist ein gesonderter Antrag einzureichen.

b) Dem Antrag ist die Beschreibungsmappe beizufügen, deren Inhalt in den Einzelrichtlinien oder Einzelverordnungen festgelegt ist.

c) Der Hersteller muss der Genehmigungsbehörde die Zahl von Fahrzeugen, Bauteilen oder selbstständigen technischen Einheiten zur Verfügung stellen, die für die ordnungsgemäße Durchführung des Typgenehmigungsverfahrens erforderlich benötigt.

Aus Sicht der Genehmigungsbehörde sind die Verfahren grundsätzlich gleichwertig und können alle für jeden Fahrzeugtyp verwendet werden. Das Mehrstufenverfahren bietet Vorteile in der Übersichtlichkeit für Fahrzeugtypen mit vielen Varianten und Versionen.

Das Einstufenverfahren ist weniger aufwändig und wird daher eher bei Kleinserienfahrzeugtypen bzw. Fahrzeugtypen mit wenigen Varianten und Versionen genutzt. Bei steigendem Genehmigungsumfang wird es unübersichtlich, so dass Hersteller meistens auf das Mehrstufen- oder gemischte Verfahren übergehen.

Positive Aspekte der IP:
+ Die Muster des Anhangs I und III der Richtlinie sind sehr detailliert, Erläuterungen sind vorhanden.

+ Ein Formular zur Beantragung einer Typgenehmigung oder einer Erweiterung einer Typgenehmigung kann unter http://www.proemv.de/download/tgrl72.doc bezogen werden. Hierbei handelt es sich allerdings nicht um ein offizielles Formular des KBA.

+ Für die Mehrstufen-Typgenehmigung hat das KBA ein umfassendes Merkblatt herausgegeben (http://www.kba.de/nn_218154/DE/Fahrzeugtechnik/Typgenehmigung/MerkblaetterUndLeitfaeden/mmt__deutsch__pdf,templateId=raw,property=publicationFile.pdf/mmt_deutsch_pdf.pdf). Dieses Merkblatt enthält ein ausführliches Beispiel für die Beantragung (siehe Anlage 1 des Merkblattes), eine Vorlage für die vertragliche Vereinbarung zwischen zwei an der Typgenehmigung beteiligten Unternehmen (Anlage 2) und eine Vorlage für die Ausstellung einer Bevollmächtigung (Anlage 3).

Negative Aspekte der IP:
- Die für den Antrag zu erbringenden Angaben sind extrem umfangreich (Anhang I und III), aber notwendig, um ausführlich und genau zu beschreiben.

- Durch die Fülle an Informationen, die für den Antrag erforderlich sind, wäre ein Formular, welches direkt elektronisch ausgefüllt werden kann, hilfreich und würde gleichzeitig zu einer schnelleren Bearbeitung und damit zu Reduzierung von Bürokratiekosten führen.

Ansatzpunkt zur Kostensenkung

Formular elektronisch bereitstellen

Verbesserungsvorschläge
Formular ist sehr umfangreich, bisher nur in die Richtlinie 2007/46/EG eingebettet, ein direkt verwendbares Muster gibt es nicht. Allein das "Abschreiben" des Musters würde für ein Unternehmen bei der Antragstellung Bürokratiekosten verursachen, die nicht notwendig wären.
Notwendige Voraussetzungen für die Umsetzung des Verbesserungsvorschlages
Prüfen, ob das Muster der Richtlinie 2007/46/EG Anhang I und III elektronisch von der zuständigen Genehmigungsbehörde zur Verfügung gestellt werden kann.

Informations-pflicht(en)	Bezeichnung laut WebSKM-Datenbank	Paragraph	Gesetz
ehemals 200610190856284	Nachweis und Durchführung der erforderlichen Prüfverfahren durch den Antragsteller	§ 4 Abs. 4 (ehemals § 2 Abs. 5 EG-TypV)	EG-FGV

Bewertung

Zweck der IP: Diese Informationspflicht stellt sicher, dass Antragsteller für eine EG-Typgenehmigung über ein Qualitätssicherungssystem verfügen.

Vorgehen bei der Erfüllung der IP: Der Antragsteller einer EG-Typgenehmigung muss nachweisen, dass er über ein wirksames System zur Überwachung der Übereinstimmung der Produktion verfügt, um zu gewährleisten, dass die herzustellenden Fahrzeuge, Systeme, Bauteile und selbständigen technischen Einheiten jeweils mit dem genehmigten Typ übereinstimmen.

Der Nachweis wird in der Regel über eine Zertifizierung nach ISO 9000 erbracht. Der Zertifizierer muss vom Kraftfahrt-Bundesamt anerkannt sein (Liste der benannten Zertifizierungsstellen: Technische Dienste Kategorie C siehe unter www.kba.de). Insbesondere für kleinere Unternehmen wird eine solche Anfangsbewertung auch durch vereinfachte Verfahren (Verifizierung/CoP-Bericht) durchgeführt. Hier wird der Hersteller einer Begehung durch das KBA oder einen anerkannten Technischen Dienst unterzogen.

Die Prüf- und Kontrollergebnisse sind nach Anhang X Nr. 2.3.3 der Richtlinie 2007/46/EG für einen mit der Genehmigungsbehörde vereinbarten Zeitraum, der 10 Jahre nicht überschreiten muss, aufzuzeichnen. Das KBA hat hierzu ein Merkblatt erstellt (http://www.kba.de/nn_125006/DE/Fahrzeugtechnik/Benennung__Technischer__Dienste/Informationen__Prueflaboratorien/Allgemeine__Informationen__PL/aufbewahrungsfristen__pdf,templateId=raw,property=publicationFile.pdf/aufbewahrungsfristen_pdf.pdf).

Positive Aspekte der IP:
+ Hohe Qualitätsstandards in der Produktion von Fahrzeugen, Systemen, Bauteilen und selbständigen technischen Einheiten werden sichergestellt.

Für diese Informationspflicht bestehen keine Verbesserungs- oder Vereinfachungspotenziale.

Ansatzpunkt zur Kostensenkung
--
Verbesserungsvorschläge
--
Notwendige Voraussetzungen für die Umsetzung des Verbesserungsvorschlages
--

Informations-pflicht(en)	Bezeichnung laut WebSKM-Datenbank	Paragraph	Gesetz
ehemals 200610190856283	Unverzügliche Meldung über Änderungen der Angaben in den Bescheinigungsunterlagen beim KBA	§ 5 (ehemals § 4 EG-TypV)	EG-FGV
Bewertung			
Zweck der IP: Diese Informationspflicht stellt sicher, dass Typgenehmigungen auch bei Änderungen erhalten bleiben oder erneuert werden. **Vorgehen bei der Erfüllung der IP:** Der Inhaber der EG-Typgenehmigung muss das Kraftfahrt-Bundesamt unverzüglich über jede Änderung zu den Angaben, die in den Beschreibungsunterlagen enthalten sind, unterrichten. Wenn die Änderung Auswirkungen auf die Beschreibungsunterlagen hat, so muss der Hersteller einen Antrag für die notwendige Revision oder Erweiterung der EG-Typgenehmigung stellen. Das Kraftfahrt-Bundesamt nimmt die Änderungen der Beschreibungsunterlagen und des Genehmigungsbogens nach Artikel 14 bis 16 der Richtlinie 2007/46/EG dann vor. Die Meldung erfolgt formlos und ist an das KBA zu richten. Hilfestellung wird durch die Internetseite des KBA und das Technik Portal für Antragsteller für alle Belange der Typgenehmigung gegeben. **Positive Aspekte der IP:** + Diese Informationspflicht stellt sicher, dass Typgenehmigungen auch bei Änderungen erhalten bleiben oder erneuert werden. Bei Änderungen muss nicht das gesamte Verfahren neu durchlaufen werden. Für diese Informationspflicht bestehen keine Ansatzpunkte zur Verbesserung oder Vereinfachung.		
Ansatzpunkt zur Kostensenkung			
--			
Verbesserungsvorschläge			
--			
Notwendige Voraussetzungen für die Umsetzung des Verbesserungsvorschlages			
--			

Informations-pflicht(en)	Bezeichnung laut WebSKM-Datenbank	Paragraph	Gesetz
ehemals 200610190856281	Der Inhaber der EG-Typgenehmigung hat eine fälschungssichere Übereinstimmungsbescheinigung auszufüllen	§ 6 Abs. 1 (ehemals § 3 Abs. 3 EG-TypV)	EG-FGV
Bewertung			

Zweck der IP: Die Übereinstimmungsbescheinigung für typgenehmigte Fahrzeuge ist ein amtlich anerkanntes Zulassungsdokument für Fahrzeuge, die für den europäischen Markt gebaut werden.

Vorgehen bei der Erfüllung der IP: Für jedes dem genehmigten Typ entsprechende Fahrzeug muss der Inhaber der EG-Typgenehmigung eine fälschungssichere Übereinstimmungsbescheinigung (Artikel 18 in Verbindung mit Anhang IX der Richtlinie 2007/46/EG) ausstellen und dem Fahrzeug beifügen.

Ein Beispiel aus der Praxis: Der Eigentümer meldet zunächst alle erforderlichen persönlichen und Fahrzeug-Daten an den Hersteller, der gegen Entgelt die Übereinstimmungsbescheinigung (oder das CoC-Papier) ausstellt (siehe dazu das Beispiel von Porsche http://www.porsche.com/filestore.aspx/default.pdf?pool=germany& type=download&id=ewg-cocpapier-pdf&lang=none&filetype=default). Die Daten der Übereinstimmungsbescheinigung kann der Hersteller auch in elektronischer Form an die Zulassungsstelle übermitteln.

Das CoC-Papier muss bei der Zulassung der Behörde in Papierform vorgelegt werden. Um die Übertragung der Daten aus dem CoC-Papier in die Zulassungsbescheinigung zu erleichtern, können Hersteller und Importeure dem KBA die Daten des CoC-Papiers in einem xml-Format per automatisiertem Datenaustausch übersenden. Die Daten werden dann beim KBA geprüft und über eine Datenbank den Zulassungsbehörden zur Verfügung gestellt. Dadurch vereinfacht sich der Zulassungsvorgang und die Zulassungsgebühr verringert sich. Das KBA-Verfahren wird den Herstellern kostenfrei zur Verfügung gestellt. Gegen Kostenerstattung erstellt auch das KBA diese Datensätze selbst auf Herstellerantrag aus den Genehmigungsdokumenten.

Positive Aspekte der IP:
+ Für den Eigentümer sind die Datenangaben leicht zu erbringen, da sie in Form von Kopien des Fahrzeugbriefes und des Kaufvertrages dem Antrag beigelegt werden. Der Antrag selbst besteht lediglich aus der Angabe der eigenen Anschrift, an die das ausgefertigte CoC-Papier geschickt werden soll.

Negative Aspekte der IP:
- Für den Hersteller bedeutet die Ausstellung der Übereinstimmungsbescheinigung für jedes einzelne Fahrzeug einen Mehraufwand, zumal die erforderlichen Angaben bereits im Fahrzeugbrief bzw. der Zulassungsbescheinigung Teil II erfasst sind.

Ansatzpunkt zur Kostensenkung

Verzicht auf eine zweiteilige Übereinstimmungsbescheinigung

Verbesserungsvorschläge

Für den Hersteller bedeutet die Ausstellung der Übereinstimmungsbescheinigung für jedes einzelne Fahrzeug einen Mehraufwand, zumal die erforderlichen Angaben bereits im Fahrzeugbrief bzw. der Fahrzeugbescheinigung Teil II erfasst sind. Es sollte daher geprüft werden, ob für deutsche Fahrzeuge die EWR-Übereinstimmungsbescheinigung (das CoC-Papier) ausreichend ist und auf den Fahrzeugbrief bzw. die Fahrzeugbescheinigung Teil II verzichtet werden kann.

Notwendige Voraussetzungen für die Umsetzung des Verbesserungsvorschlages

Prüfen, ob für die Übereinstimmungsbescheinigung auf den Fahrzeugbrief bzw. die Fahrzeugbescheinigung Teil II verzichtet werden kann.

Informationspflicht(en)	Bezeichnung laut WebSKM-Datenbank	Paragraph	Gesetz
ehemals 200610190856282 und	Bei Typgenehmigungen für ein Bauteil/technische Einheiten hat der Inhaber die Teile zu kennzeichnen	§ 6 Abs. 2 (ehemals § 3 Abs. 4 und 5	EG-FGV

200610190856286		EG-TypV)	

Bewertung

Zweck der IP: Diese Informationspflicht stellt sicher, dass Bauteile oder selbständige technische Einheiten mit den entsprechenden genehmigten Typen gekennzeichnet werden.

Vorgehen bei der Erfüllung der IP: Der Inhaber einer EG-Typgenehmigung für ein Bauteil oder eine selbständige technische Einheit hat alle in Übereinstimmung mit dem genehmigten Typ hergestellten Bauteile oder selbständigen technischen Einheiten entsprechend zu kennzeichnen und, soweit die EG-Typgenehmigung Verwendungsbeschränkungen oder besondere Einbauvorschriften enthält, jedem Bauteil oder jeder selbständigen technischen Einheit ausführliche Angaben über die Beschränkungen mitzuliefern und erforderliche Vorschriften über den Einbau beizufügen.

Positive Aspekte der IP:
+ Diese Informationspflicht stellt sicher, dass Bauteile oder selbständige technische Einheiten mit den entsprechenden genehmigten Typen gekennzeichnet werden und verweisen damit auf die Einhaltung von erforderlichen Qualitätsstandards.

+ Das EG-Typgenehmigungszeichen wird nach der Maßgabe des Anhangs VII der Richtlinie erstellt. Die Abmaße und Nummerierungsschemen sind eindeutig nachvollziehbar.

Für diese Informationspflicht besteht kein Verbesserungs- oder Vereinfachungspotenzial.

Ansatzpunkt zur Kostensenkung

--

Verbesserungsvorschläge

--

Notwendige Voraussetzungen für die Umsetzung des Verbesserungsvorschlages

--

Informations-pflicht(en)	Bezeichnung laut WebSKM-Datenbank	Paragraph	Gesetz
	Der Hersteller hat dem KBA die Einstellung der Produktion mitzuteilen	§ 7 Abs. 1 Satz 3	EG-FGV

Bewertung

Zweck der IP: Diese Informationspflicht dient der Benachrichtigung des KBA über die Einstellung der Produktion von Fahrzeugen und Teilen. Sie dient der CoP-Überprüfung (CoP = Conformity of Production = Übereinstimmung der Produktion mit dem genehmigten Produkt – dies ist integraler wichtiger Bestandteil des Genemigungsverfahrens), Planung und Durchführung für das KBA.

Vorgehen bei der Erfüllung der IP: Der Hersteller muss die Einstellung der Produktion von Fahrzeugen und Teilen, die im Sinne der EG-FGV genehmigt wurden, dem Kraftfahrt-Bundesamt (KBA) mitzuteilen.

Die Meldung erfolgt formlos und ist an das KBA zu richten. Hilfestellung wird durch die Internetseite des KBA und das Technik Portal für Antragsteller für alle Belange der Typgenehmigung gegeben.

Für diese Informationspflicht bestehen keine Ansatzpunkte zur Verbesserung oder Vereinfachung.

Ansatzpunkt zur Kostensenkung
--
Verbesserungsvorschläge
--
Notwendige Voraussetzungen für die Umsetzung des Verbesserungsvorschlages
--

Informations-pflicht(en)	Bezeichnung laut WebSKM-Datenbank	Paragraph	Gesetz
	Rückrufe sind dem KBA vom Hersteller unverzüglich zu melden	§ 7 Abs. 2 Satz 1	EG-FGV
Bewertung			
Zweck der IP: Mängel und Gefahren, die von einem in Verkehr befindlichen Fahrzeug für die Gesundheit und Sicherheit von Personen ausgehen, werden systematisch bekannt gegeben, um entsprechende Gegenmaßnahmen einleiten zu können. **Vorgehen bei der Erfüllung der IP:** Wenn der Inhaber einer EG-Typgenehmigung bereits verkaufte, zugelassene oder in Betrieb genommene Fahrzeuge zurückrufen muss (Artikel 32 der Richtlinie 2007/46/EG), weil von einem oder mehreren Systemen oder Bauteilen oder von einer oder mehreren selbständigen technischen Einheiten, mit denen diese Fahrzeuge ausgerüstet sind, ein erhebliches Risiko für die Verkehrssicherheit, die Gesundheit oder die Umwelt ausgeht, hat er dies unverzüglich dem Kraftfahrt-Bundesamt (KBA) zu melden. Hierbei handelt es sich um eine Informationspflicht, die durch den KBA-Kodex spezifiziert und umgesetzt wird. Allein für die hier verlangte Meldung an das KBA besteht kein Verbesserungsbedarf. Die Meldung erfolgt per Post, das ist für die Praxis unbürokratisch. **Positive Aspekte der IP:** + Die Meldung von Rückrufen an das KBA erfolgt per Post, das ist für die Praxis unbürokratisch. Für diese Informationspflicht besteht kein Verbesserungs- oder Vereinfachungspotenzial.			
Ansatzpunkt zur Kostensenkung			
--			
Verbesserungsvorschläge			
--			
Notwendige Voraussetzungen für die Umsetzung des Verbesserungsvorschlages			
--			

Informations-pflicht(en)	Bezeichnung laut WebSKM-Datenbank	Paragraph	Gesetz
	Im Antrag für eine Kleinserien-Typgenehmigung sind entsprechende Anforderungen nachzuweisen	§ 11 Abs. 2	EG-FGV
Bewertung			

Zweck der IP: Erteilung einer nationalen Kleinserien-Typgenehmigung

Vorgehen bei der Erfüllung der IP: Für Kleinserien-Typgenehmigungen muss der Hersteller einen Antrag nach dem gemischten Typgenehmigungsverfahren stellen (Artikel 22 der Richtlinie 2007/46/EG). Ergänzende Vorschriften nach Anlage IV der Richtlinie („Aufstellung der Vorschriften für die EG-Typgenehmigung von Kleinserienfahrzeugen der Klasse M1“) müssen erfüllt und dargestellt werden. Dabei ist der Beschreibungsmappe zusätzlich ein Prüfbericht zu den entsprechenden Systemen beizulegen. Für eine Kleinserie dürfen die Höchstgrenzen nach Anhang XII Teil A Abschnitt 1 der Richtlinie 2007/46/EG nicht überschritten werden. Die EG-Typgenehmigungsbögen sind gemäß Anhang VII zu nummerieren.

Bei Fahrzeugen, für die eine nationale Kleinserien-Typgenehmigung erwirkt werden soll, können die Mitgliedstaaten von der Anwendung einer oder mehrerer dieser Bestimmungen absehen, sofern sie entsprechende alternative Anforderungen festlegen.

Positive Aspekte der IP:
+ Anhang IV ist detailliert aufgeschlüsselt und übersichtlich.

+ Anhang VII ist detailliert aufgeschlüsselt und übersichtlich.

+ Durch das Erlassen von einzelnen Anforderungen im nationalen Bereich kann die Beantragung einer nationalen Kleinserien-Typgenehmigung wesentlich erleichtert werden, wenn keine alternativen schwereren Anforderungen hinzukommen.

+ Muster für die Beschreibungsbögen liegen vor.

Negative Aspekte der IP:
- Ein Antragsformular liegt nicht (elektronisch) vor.

Ansatzpunkt zur Kostensenkung

(1) Formular elektronisch bereitstellen

(2) Schnittstellen zu unternehmensinternen ERP-Systemen definieren

Verbesserungsvorschläge

(1) Die Muster für die Beschreibungsbögen sind in die Richtlinie eingebettet, jedoch nicht elektronisch erhältlich. Würden die Übereinstimmungsbescheinigungen direkt elektronisch ausgefüllt werden können, würde das die Erfüllung dieser Informationspflicht erleichtern.

(2) In den Mustern für die Beschreibungsbögen müssen einige Standardangaben wie Herstellername und Anschrift gemacht werden. Diese könnten mit den entsprechenden Schnittstellen zu den hausinternen ERP-Systemen direkt in das elektronische Formular übertragen werden.

Notwendige Voraussetzungen für die Umsetzung des Verbesserungsvorschlages

(1) Prüfen, ob das Muster elektronisch von der zuständigen Genehmigungsbehörde zur Verfügung gestellt werden kann.
(2) Prüfen, ob Schnittstellen zu ERP-Systemen geschaffen werden können.

Informations-pflicht(en)	Bezeichnung laut WebSKM-Datenbank	Paragraph	Gesetz
	Nachtrag zur Kleinserien-Typgenehmigung	§ 11 Abs. 3	EG-FGV
Bewertung			

Zweck der IP: Technische Abweichungen vom genehmigten Typ anzeigen. **Vorgehen bei der Erfüllung der IP:** Weicht der Inhaber einer nationalen Kleinserien-Typgenehmigung von den darin genehmigten technischen Angaben ab, so muss er beim KBA einen Nachtrag stellen. Die Meldung erfolgt formlos und ist an das KBA zu richten. Für diese Informationspflicht bestehen keine Ansatzpunkte zur Verbesserung oder Vereinfachung.
Ansatzpunkt zur Kostensenkung
--
Verbesserungsvorschläge
--
Notwendige Voraussetzungen für die Umsetzung des Verbesserungsvorschlages
--

Informations-pflicht(en)	Bezeichnung laut WebSKM-Datenbank	Paragraph	Gesetz
	Inhaber jeder Kleinserien-Typgenehmigung ist verpflichtet, eine Datenbestätigung auszufüllen	§ 12 Abs. 1	EG-FGV
Bewertung			
Zweck der IP: Die Datenbestätigung stellt für den Erwerber eines Fahrzeuges den Nachweis darüber dar, dass das Fahrzeug zugelassen ist. **Vorgehen bei der Erfüllung der IP:** (1) Der Inhaber einer nationalen Kleinserien-Typgenehmigung für Fahrzeuge ist verpflichtet, für jedes dem Typ entsprechende Fahrzeug eine Datenbestätigung nach Muster 2d der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung (StVZO) auszufüllen und dem Fahrzeug beizufügen. Das Formular der Datenbestätigung kann unter http://www.jena.de/fm/41/Datenbestatigung_Muster_2d_StVZO.pdf gefunden werden. Dabei handelt es sich allerdings um ein nicht-ausfüllbares pdf-Dokument. (2) Der Inhaber einer nationalen Kleinserien-Typgenehmigung für Fahrzeuge muss keine Datenbestätigung ausstellen, wenn das Kraftfahrt-Bundesamt für den Fahrzeugtyp Typdaten zur Verfügung gestellt hat und der Inhaber der Typgenehmigung durch Eintragung der vom Kraftfahrt-Bundesamt für den Abruf der Typdaten zugeteilten Typ- sowie Varianten-/Versionsschlüsselnummer in der Zulassungsbescheinigung Teil II (Fahrzeugbrief) bestätigt hat, dass das genannte Fahrzeug mit den Typdaten, die dieser Schlüsselnummer entsprechen, übereinstimmt. **Positive Aspekte der IP:** + Der zweite Teil der Informationspflicht stellt bereits eine Vereinfachung dar. **Negative Aspekte der IP:** - Kritik und Verbesserungshinweise zu Muster 2d der StVZO siehe Informationspflicht § 20 Abs. 3a StVZO.		
Ansatzpunkt zur Kostensenkung			
Kritik und Verbesserungshinweise zu Muster 2d der StVZO siehe Informationspflicht § 20 Abs. 3a StVZO.			
Verbesserungsvorschläge			
Kritik und Verbesserungshinweise zu Muster 2d der StVZO siehe Informationspflicht § 20			

Abs. 3a StVZO.
notwendige Voraussetzungen für die Umsetzung des Verbesserungsvorschlages
Kritik und Verbesserungshinweise zu Muster 2d der StVZO siehe Informationspflicht § 20 Abs. 3a StVZO.

Informations-pflicht(en)	Bezeichnung laut WebSKM-Datenbank	Paragraph	Gesetz
	Inhaber jeder Kleinserien-Typgenehmigung Fahrzeuge der Bundeswehr betreffend ist verpflichtet, eine Datenbestätigung auszufüllen	§ 12 Abs. 2	EG-FGV
Bewertung			
Zweck der IP: Diese Informationspflicht erleichtert die Typgenehmigung für Fahrzeuge der Bundeswehr. **Vorgehen bei der Erfüllung der IP:** Für Fahrzeuge der Bundeswehr braucht der Hersteller die Datenbestätigung nur für eine Fahrzeugserie ausstellen, wenn der Hersteller (Inhaber der nationalen Typgenehmigung) die Fahrzeug-Identifizierungsnummer jedes einzelnen Fahrzeugs der Fahrzeugserie der Zentralen Militärkraftfahrtstelle mitteilt. **Positive Aspekte der IP:** + Dabei ist eine Dokumentation zur Typgenehmigung für alle Fahrzeuge gültig; das spart dem Hersteller den Datenaufwand durch Prüfungen weiterer Fahrzeuge. Für diese Informationspflicht besteht kein Verbesserungs- oder Vereinfachungspotenzial.		
Ansatzpunkt zur Kostensenkung			
--			
Verbesserungsvorschläge			
--			
Notwendige Voraussetzungen für die Umsetzung des Verbesserungsvorschlages			
--			

Informations-pflicht(en)	Bezeichnung laut WebSKM-Datenbank	Paragraph	Gesetz
	Antrag auf Überführung einer EG-Kleinserie in eine nationale Kleinserie bei Überschreiten der maximalen EG-Stückzahlen	§ 13 Abs. 2	EG-FGV
Bewertung			

Zweck der IP: Einzelgenehmigung für Fahrzeuge

Vorgehen bei der Erfüllung der IP: Sollen für ein Kraftfahrzeug der Klasse M1 jährlich mehr als 20% der höchstzulässigen Stückzahlen für Kleinserien (Anhang XII Teil A Nummer 2 der Richtlinie 2007/46/EG) von neuen Kraftfahrzeugen eines gleichen Typs zugelassen oder in Betrieb genommen werden, ist eine Einzelgenehmigung nicht mehr möglich. Der Hersteller muss dann eine EG-Kleinserien-Typgenehmigung (§ 9), eine nationale Kleinserien-Typgenehmigung (§ 11) oder eine EG-Typgenehmigung (§ 4) beantragen.

Die Beurteilungen für die Beantragung der nationalen Kleinserien-Typgenehmigung (§ 11) und der EG-Typgenehmigung (§ 4) werden in den entsprechenden Informationspflichten (siehe oben) aufgeführt.

Die Beantragung der EG-Kleinserien-Typgenehmigung (§ 9) erfolgt wie nachstehend: Der Hersteller stellt bei der Genehmigungsbehörde (in Deutschland das KBA) einen Antrag zur gemischten Typgenehmigung (Artikel 22 der Richtlinie 2007/46/EG). Ergänzende Vorschriften nach Anlage IV der Richtlinie („Aufstellung der Vorschriften für die EG-Typgenehmigung von Kleinserienfahrzeugen der Klasse M1“) müssen erfüllt und dargestellt werden. Dabei ist der Beschreibungsmappe zusätzlich ein Prüfbericht zu den entsprechenden Systemen beizulegen. Für eine Kleinserie dürfen die Höchstgrenzen nach Anhang XII Teil A Abschnitt 1 der Richtlinie 2007/46/EG nicht überschritten werden. Die EG-Typgenehmigungsbögen sind gemäß Anhang VII zu nummerieren.

Positive Aspekte der IP:
+ Anhang IV ist detailliert aufgeschlüsselt und übersichtlich.

Negative Aspekte der IP:
- Ein Antragsformular liegt nicht elektronisch vor.

Ansatzpunkt zur Kostensenkung

Formular elektronisch bereitstellen

Verbesserungsvorschläge

Die Muster für die Beschreibungsbögen sind in die Richtlinie eingebettet, jedoch nicht elektronisch erhältlich. Würden die Übereinstimmungsbescheinigungen direkt elektronisch ausgefüllt werden können, würde das die Erfüllung dieser Informationspflicht erleichtern.

Notwendige Voraussetzungen für die Umsetzung des Verbesserungsvorschlages

Prüfen, ob das Muster elektronisch von der zuständigen Genehmigungsbehörde zur Verfügung gestellt werden kann.

Informations-pflicht(en)	Bezeichnung laut WebSKM-Datenbank	Paragraph	Gesetz
	Vorlage eines amtlich anerkannten Gutachtens bei der Genehmigungsbehörde mit dem Antrag auf Erteilung einer Einzelgenehmigung	§ 13 Abs. 3	EG-FGV

Bewertung

Zweck der IP: Einzelgenehmigung für Fahrzeuge

Vorgehen bei der Erfüllung der IP:
(1) Der Hersteller stellt einen Antrag auf Erteilung der Einzelgenehmigung nach Artikel 24 der Richtlinie 2007/46/EG bei der nach Landesrecht zuständigen Stelle (in Deutschland das KBA, geregelt in § 2 Abs. 2 EG-FGV). Der Einzelgenehmigungsbogen ist auf der Grundlage des Musters für den EG-Typgenehmigungsbogen gemäß Anhang VI zu gestalten. Ein Einzelgenehmigungsbogen muss die Identifizierungsnummer des betreffenden Fahrzeugs tragen; darf aber nicht mit „EG-Fahrzeug-Genehmigung“ im Kopf des Bogens gekennzeichnet sein. Die Einzelgenehmigung kann auf Fahrzeuge angewandt werden, die typgenehmigt, aber vor ihrer Erstzulassung oder ihrer ersten Inbetriebnahme verändert wurden.

(2) Dem Antrag muss ein Gutachten eines amtlich anerkannten Sachverständigen (technische Prüfstelle oder technischer Dienste) beigelegt werden. Das Gutachten muss der Hersteller auf eigene Kosten erstellen lassen. Das Gutachten muss einen Genehmigungsbogen nach Anhang VI der Richtlinie 2007/46/EG enthalten. Der Genehmigungsbogen muss mindestens die Angaben enthalten, die notwendig sind, um die Zulassungsbescheinigung Teil I und Teil II (Fahrzeugschein und Fahrzeugbrief) vollständig auszufüllen. Dem Genehmigungsbogen ist eine Anlage beizufügen, aus der die technischen Vorschriften hervorgehen, nach denen das Fahrzeug genehmigt werden soll.

(3) Bei Einzelgenehmigungen können die Mitgliedstaaten von der Anwendung einer oder mehrerer dieser Bestimmungen absehen, sofern sie entsprechende alternative Anforderungen festlegen. Unter „alternativen Anforderungen“ sind Verwaltungsvorschriften und technische Anforderungen zu verstehen, die das gleiche Maß an Verkehrssicherheit und Umweltschutz gewährleisten wie die jeweiligen Vorschriften des Anhangs IV oder des Anhangs XI der Richtlinie 2007/46/EG.

(4) Die Genehmigungsbehörde kann eine Nachprüfung des Gutachtens veranlassen.

Positive Aspekte der IP:
+ Durch das Erlassen von einzelnen Anforderungen im nationalen Bereich kann die Beantragung einer nationalen Kleinserien-Typgenehmigung wesentlich erleichtert werden, wenn keine alternativen schwereren Anforderungen hinzukommen.

+ Der Genehmigungsbogen nach Anhang VI der Richtlinie 2007/46/EG ist klar strukturiert.

Negative Aspekte der IP:
- Der Genehmigungsbogen nach Anhang VI der Richtlinie 2007/46/EG steht nicht elektronisch zur Verfügung.

Ansatzpunkt zur Kostensenkung

(1) Genehmigungsbogen elektronisch bereitstellen

(2) Schnittstellen zu unternehmensinternen ERP-Systemen definieren

Verbesserungsvorschläge

(1) Der Genehmigungsbogen ist in die Richtlinie eingebettet, jedoch nicht elektronisch erhältlich. Würden die Übereinstimmungsbescheinigungen direkt elektronisch ausgefüllt werden können, würde das die Erfüllung dieser Informationspflicht erleichtern.

(2) In den Genehmigungsbogen müssen einige Standardangaben wie Herstellername und Anschrift gemacht werden. diese könnten mit den entsprechenden Schnittstellen zu den hausinternen ERP-Systemen direkt in das elektronische Formular übertragen werden.

Notwendige Voraussetzungen für die Umsetzung des Verbesserungsvorschlages

(1) Prüfen, ob das Muster elektronisch von der zuständigen Genehmigungsbehörde zur Verfügung gestellt werden kann.

(2) Prüfen, ob Schnittstellen zu ERP-Systemen geschaffen werden können.

Informations-pflicht(en)	Bezeichnung laut WebSKM-Datenbank	Paragraph	Gesetz
	Änderungen, die sich auf die Bedingungen auswirken, unter denen die Bescheinigung ausgestellt wurde, sind dem KBA unverzüglich mitzuteilen	§ 14 Abs. 3 Satz 1	EG-FGV
Bewertung			
Zweck der IP: Diese Informationspflicht stellt sicher, dass Teile oder Ausrüstungen, von denen ein erhebliches Risiko für das einwandfreie Funktionieren wesentlicher Systeme ausgehen kann, auch bei Änderungen die Erlaubnis zum Verkauf und zur Inbetriebnahme erhalten bleibt oder erneuert wird. **Vorgehen bei der Erfüllung der IP:** Für Teile oder Ausrüstungen, von denen ein erhebliches Risiko für das einwandfreie Funktionieren wesentlicher Systeme ausgehen kann, kann auf Antrag vom Kraftfahrt-Bundesamt eine Autorisierung für den Verkauf und die Inbetriebnahme dieser Teile erteilt werden, wenn die erforderlichen Sicherheits- und Umweltschutzvorschriften und gegebenenfalls Vorschriften für Prüfungsstandards erfüllt werden (Artikel 31 Absatz 4 der Richtlinie 2007/46/EG in Verbindung mit Anhang XIII der Richtlinie 2007/46/EG). Der Hersteller hat dem Kraftfahrt-Bundesamt jede Änderung, die sich auf die Bedingungen auswirkt, unter denen diese Bescheinigung ausgestellt wurde, unverzüglich mitzuteilen. Das Kraftfahrt-Bundesamt entscheidet dann, ob die Bescheinigung geändert oder neu ausgestellt werden muss und ob neue Prüfungen erforderlich sind. Die Meldung erfolgt formlos an das KBA. Bei jeder Änderung in den Beschreibungsunterlagen, d. h. bei jeder Neuausgabe von geänderten Seiten ist das Inhaltsverzeichnis zu den Beschreibungsunterlagen entsprechend auf den neuen Stand zu bringen, so dass jede Seite zweifelsfrei aufgefunden werden kann. Für diese Informationspflicht bestehen keine Ansatzpunkte zur Verbesserung oder Vereinfachung.		
Ansatzpunkt zur Kostensenkung			
--			
Verbesserungsvorschläge			
--			
notwendige Voraussetzungen für die Umsetzung des Verbesserungsvorschlages			
--			

Informations-pflicht(en)	Bezeichnung laut WebSKM-Datenbank	Paragraph	Gesetz
ehemals auch nicht in SKM-Datenbank	Vorlage von Konstruktionsunterlagen für neue Typen von Kraftfahrzeugen oder Bauteilen zur Erlangung einer Typgenehmigung	§ 16 Abs. 1 (ehemals § 2 Abs. 2 Krad-EG-TypV)	EG-FGV
Bewertung			
Zweck der IP: Erteilung der EG-Typgenehmigung für zweirädrige oder dreirädrige Kraftfahrzeuge **Vorgehen bei der Erfüllung der IP:** Für das Antragsverfahren gilt Artikel 3 in Verbindung mit Artikel 11 der Richtlinie 2002/24/EG (http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2002:124:0001:0044:DE:PDF):			

Der Antrag auf Erteilung der Typgenehmigung wird vom Hersteller in Deutschland beim KBA gestellt. Der Antrag kann jeweils nur in einem Mitgliedstaat gestellt werden.

(1) Dem Antrag auf Erteilung einer Fahrzeug-Typgenehmigung sind ein Beschreibungsbogen nach dem Muster des Anhangs II sowie die im Beschreibungsbogen bezeichneten anderen Unterlagen beizufügen. Alle Unterlagen sind im Format DIN A4 in dreifacher Ausfertigung abzugeben. Ein Verzeichnis der gesamten Unterlagen ist dem Antrag beizufügen.

(2) Dem Antrag auf Erteilung einer Typgenehmigung für Systeme, selbständige technische Einheiten oder Bauteile ein Beschreibungsbogen nach dem Muster in einem Anhang oder einer Anlage zu der für das System, die selbständige technische Einheit oder das Bauteil geltenden Einzelrichtlinie sowie die im Beschreibungsbogen bezeichneten anderen Unterlagen beizufügen

Positive Aspekte der IP:
+ Das Muster des Anhangs II der Richtlinie ist sehr detailliert, Erläuterungen sind vorhanden.

+ Das Muster des Anhangs II der Richtlinie Teil 2 verweist des Weiteren übersichtlich auf die erforderlichen Einzelrichtlinien.

+ Das KBA hat einen ausführlichen Leitfaden für die Anträge auf Erteilung von Typgenehmigungen für zwei- und dreirädrige Kraftfahrzeuge erstellt (http://www.kba.de/nn_218154/DE/Fahrzeugtechnik/Typgenehmigung/MerkblaetterUndLeitfaeden/leg__2002__24__deutsch__pdf,templateId=raw,property=publicationFile.pdf/leg_2002_24_deutsch_pdf.pdf).

Negative Aspekte der IP:
- Die für den Antrag zu erbringenden Angaben sind extrem umfangreich (Anhang II), aber notwendig, um ausführlich und genau zu beschreiben.

- Durch die Fülle an Informationen, die für den Antrag erforderlich sind, wäre ein Formular, welches direkt elektronisch ausgefüllt werden kann, hilfreich und würde gleichzeitig zu einer schnelleren Bearbeitung und damit zu Reduzierung von Bürokratiekosten führen.

Ansatzpunkt zur Kostensenkung

Formular elektronisch bereitstellen

Verbesserungsvorschläge

Formular ist sehr umfangreich, bisher nur in die Richtlinie 2002/24/EG eingebettet, ein direkt verwendbares Muster gibt es nicht. Allein das "Abschreiben" des Musters würde für ein Unternehmen bei der Antragstellung Bürokratiekosten verursachen, die nicht notwendig wären.

Notwendige Voraussetzungen für die Umsetzung des Verbesserungsvorschlages

Prüfen, ob das Muster der Richtlinie 2002/24/EG Anhang II elektronisch von der zuständigen Genehmigungsbehörde zur Verfügung gestellt werden kann.

Informationspflicht(en)	Bezeichnung laut WebSKM-Datenbank	Paragraph	Gesetz
	Nachweis, dass eine weitere Typgenehmigung für denselben Typ in einem anderen Mitgliedsstaat nicht vorliegt	§ 16 Abs. 2	EG-FGV

Bewertung

Zweck der IP: Die Informationspflicht prüft, ob die gleiche Typgenehmigung bereits in einem anderen EG-Mitgliedsstaat vorgenommen worden ist.

Vorgehen bei der Erfüllung der IP: Der Antragsteller hat dem Kraftfahrt-Bundesamt zu erklären, dass für denselben Typ in einem anderen Mitgliedstaat eine EG-Typgenehmigung nicht beantragt worden ist.
Die Meldung erfolgt formlos und ist an das KBA zu richten.

Positive Aspekte der IP:
+ Das KBA hat einen ausführlichen Leitfaden für die Anträge auf Erteilung von Typgenehmigungen für zwei- und dreirädrige Kraftfahrzeuge erstellt (http://www.kba.de/nn_218154/DE/Fahrzeugtechnik/Typgenehmigung/MerkblaetterUndLeitfaeden/leg__2002__24__deutsch__pdf,templateId=raw,property=publicationFile.pdf/leg_2002_24_deutsch_pdf.pdf).

+ Keine Doppelgenehmigungen des gleichen Typs in unterschiedlichen Mitgliedstaaten. Hierdurch sind die klaren Zuständig- und Verantwortlichkeiten beider Seiten geregelt (geringerer Verwaltungsaufwand laut KBA).

Für diese Informationspflicht bestehen keine Ansatzpunkte zur Verbesserung oder Vereinfachung.

Ansatzpunkt zur Kostensenkung

--

Verbesserungsvorschläge

--

Notwendige Voraussetzungen für die Umsetzung des Verbesserungsvorschlages

--

Informations-pflicht(en)	Bezeichnung laut WebSKM-Datenbank	Paragraph	Gesetz
	Vorführung eines Fahrzeuges zur Genehmigung beim KBA für zwei- und dreirädrige Fahrzeuge	§ 16 Abs. 3 Satz 3	EG-FGV

Bewertung

Zweck der IP: Die Erfüllung der Voraussetzungen für eine Typgenehmigung für zwei- und dreirädrige Fahrzeuge kann durch den Prüfbericht eines technischen Dienstes nachgewiesen werden.

Vorgehen bei der Erfüllung der IP: Mit dem Antrag kann ein Prüfbericht eines benannten technischen Dienstes vorgelegt werden. Der Prüfbericht bestätigt, dass die folgenden Bedingungen für die Typgenehmigung für zwei- und dreirädrige Kraftfahrzeuge (Artikels 4 Absatz 1 der Richtlinie 2002/24/EG) erfüllt werden: der Fahrzeugtyp erfüllt die technischen Anforderungen der Einzelrichtlinien und entspricht den Angaben des Herstellers gemäß der umfassenden Liste nach Anhang I bzw. das System, die selbständige technische Einheit oder das Bauteil erfüllt die technischen Anforderungen der einschlägigen Einzelrichtlinie und entspricht den Angaben des Herstellers gemäß der umfassenden Liste nach Anhang I.

Anhang I listet die die für die Typgenehmigung anzuwendenden Vorschriften detailliert auf. Darüber hinaus kann des KBA anordnen, dass ein entsprechendes Fahrzeug vorgeführt wird.

Positive Aspekte der IP:
+ Anhang I listet die für die Typgenehmigung anzuwendenden Vorschriften detailliert auf.

+ Der Nachweis durch einen technischen Dienst, dass die Voraussetzungen für eine Typgenehmigung für zwei- und dreirädrige Fahrzeuge erfüllt sind, ist im Interesse des Herstellers.

Für diese Informationspflicht besteht kein Verbesserungs- oder Vereinfachungspotenzial.

Ansatzpunkt zur Kostensenkung

--

Verbesserungsvorschläge
--
Notwendige Voraussetzungen für die Umsetzung des Verbesserungsvorschlages
--

Informations-pflicht(en)	Bezeichnung laut WebSKM-Datenbank	Paragraph	Gesetz
	Nachweise über das Vorhandensein eines Systems zur Produktionsüber-wachung	§ 16 Abs. 4	EG-FGV

Bewertung

Zweck der IP: Diese Informationspflicht stellt sicher, dass Antragsteller für eine EG-Typgenehmigung bei zwei- und dreirädrigen Fahrzeugen über ein System zur Überwachung der Produktion verfügen.

Vorgehen bei der Erfüllung der IP: Der Hersteller, der eine EG-Typgenehmigung beantragt, muss ein System zur Überwachung der Übereinstimmung der Produktion beim Kraftfahrt-Bundesamt (KBA) nachweisen, um zu gewährleisten, dass die herzustellenden Fahrzeuge, Systeme, selbständigen technischen Einheiten und Bauteile jeweils mit dem genehmigten Typ übereinstimmen. Hierzu muss der Hersteller folgende Bestimmungen erfüllen (nach Anhang VI der Richtlinie 2002/24/EG): ein Verfahren für die wirksame Qualitätskontrolle der Produkte und Zugang zu den entsprechenden Kontrolleinrichtungen haben, eine vollständige Dokumentation der Prüfergebnisse durchführen und für diese eine Frist von 12 Monaten nach Einstellung der Produktion verfügbar machen, Stichprobenprüfungen durchführen und im Falle eines Fehlers alle notwendigen Maßnahmen ergreifen, um die Übereinstimmung der jeweiligen Produktion wiederherzustellen. Die Überprüfung führt das KBA oder eine entsprechend akkreditierte Zertifizierungsstelle durch. Alternativ kann der Hersteller den Nachweis auch durch die Vorlage eines ordnungsgemäßen Zertifikats über ein Qualitätsmanagementsystem nach EN ISO 9002-1994, EN ISO 9001-2000 oder eines gleichwertigen Standards erbringen.

Positive Aspekte der IP:
+ Die Informationspflicht enthält bereits Vereinfachungen insofern, dass für den Nachweis auch die Vorlage eines ISO-Zertifikates oder eines ähnlichen Standards genügt. Eine ISO-Zertifizierung wird von den meisten Unternehmen der Automobilindustrie aus anderen Gründen bereits angestrebt.

Für diese Informationspflicht besteht kein Verbesserungs- oder Vereinfachungspotenzial.

Ansatzpunkt zur Kostensenkung
--
Verbesserungsvorschläge
--
Notwendige Voraussetzungen für die Umsetzung des Verbesserungsvorschlages
--

Informations-pflicht(en)	Bezeichnung laut WebSKM-Datenbank	Paragraph	Gesetz
ehemals 200610190857424	Nachweis über Qualitätssicherungssys-tem	§ 16 Abs. 6 (ehemals § 2 Abs. 5 Krad-EG-TypV)	EG-FGV

Bewertung

Zweck der IP: Diese Informationspflicht stellt sicher, dass Antragsteller für eine EG-Typgenehmigung bei zwei- und dreirädrigen Fahrzeugen über ein Qualitätssicherungssystem verfügen.

Vorgehen bei der Erfüllung der IP: Die EG-Typgenehmigung für zwei- und dreirädrige Kraftfahrzeuge darf nur erteilt werden, wenn

(1) der Fahrzeugtyp die technischen Anforderungen der Einzelrichtlinien erfüllt und den Angaben des Herstellers gemäß der umfassenden Liste nach Anhang I Richtlinie 2002/24/EG (=Liste zur Überprüfung für den Gutachter) entspricht.

(2) das System, die selbständige technische Einheit oder das Bauteil die technischen Anforderungen der einschlägigen Einzelrichtlinie erfüllt und den Angaben des Herstellers gemäß der umfassenden Liste nach Anhang I Richtlinie 2002/24/EG entspricht.

(3) der Hersteller ein Qualitätssicherungssystem zur Überwachung der Übereinstimmung der Produktion nachweist, um zu gewährleisten, dass die herzustellenden Fahrzeuge, Systeme, selbständigen technischen Einheiten und Bauteile jeweils mit dem genehmigten Typ übereinstimmen. Hierzu muss der Hersteller folgende Bestimmungen erfüllen (nach Anhang VI der Richtlinie 2002/24/EG): ein Verfahren für die wirksame Qualitätskontrolle der Produkte und Zugang zu den entsprechenden Kontrolleinrichtungen haben, eine vollständige Dokumentation der Prüfergebnisse durchführen und für diese eine Frist von 12 Monaten nach Einstellung der Produktion verfügbar machen, Stichprobenprüfungen durchführen und im Falle eines Fehlers alle notwendigen Maßnahmen ergreifen, um die Übereinstimmung der jeweiligen Produktion wiederherzustellen. In der Regel weist der Hersteller dies über eine Zertifizierung nach ISO 9000 nach. Insbesondere für kleinere Unternehmen wird eine solche Anfangsbewertung auch durch vereinfachte Verfahren (Verifizierung/CoP-Bericht) durchgeführt. Hier wird der Hersteller einer Begehung durch das KBA oder eines anerkannten Technischen Dienstes unterzogen. Die Dokumentation der Prüfergebnisse wird für eine Frist von 12 Monaten nach Einstellung der Produktion gemäß Anhang VI Nr. 1.1.3 der Richtlinie 2002/24/EG vorgenommen.

Positive Aspekte der IP:
+ Anhang I der Richtlinie 2002/24/EG listet die für die Typgenehmigung anzuwendenden Vorschriften detailliert auf.

+ Das KBA hat einen ausführlichen Leitfaden für die Anträge auf Erteilung von Typgenehmigungen für zwei- und dreirädrige Kraftfahrzeuge erstellt (http://www.kba.de/nn_218154/DE/Fahrzeugtechnik/Typgenehmigung/MerkblaetterUndLeitfaeden/leg__2002__24__deutsch__pdf,templateId=raw,property=publicationFile.pdf/leg_2002_24_deutsch_pdf.pdf).

Für diese Informationspflicht besteht kein Verbesserungs- oder Vereinfachungsbedarf.

Ansatzpunkt zur Kostensenkung

--

Verbesserungsvorschläge

--

Notwendige Voraussetzungen für die Umsetzung des Verbesserungsvorschlages

--

Informations-pflicht(en)	Bezeichnung laut WebSKM-Datenbank	Paragraph	Gesetz
ehemals 200610190857185	Änderungen zu Angaben im Beschreibungsbogen der Typgenehmigung für zwei- und dreirädrige Fahrzeuge sind dem KBA zu melden und Antrag für eine Erweiterung oder Änderung der Typgenehmigung von zwei- und dreirädrigen Fahrzeugen	§ 16 Abs. 8 Satz 1 und 3 (ehemals § 5 Krad-EG-TypV)	EG-FGV
Bewertung			
Zweck der IP: Diese Informationspflicht stellt sicher, dass EG-Typgenehmigungen für zweirädrige oder dreirädrige Kraftfahrzeuge auch bei Änderungen erhalten bleiben oder erneuert werden. **Vorgehen bei der Erfüllung der IP:** Der Inhaber der EG-Typgenehmigung muss das Kraftfahrt-Bundesamt (KBA) über jede Änderung zu den Angaben, die im Beschreibungsbogen enthalten sind, unterrichten. Das Kraftfahrt-Bundesamt nimmt die Änderungen des EG-Typgenehmigungsbogens nach Maßgabe des Artikels 9 Absatz 3 und 4 der Richtlinie 2002/24/EG (http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2002:124:0001:0044:DE:PDF) vor. Die Meldung erfolgt formlos und ist an das KBA zu richten. Hilfestellung wird durch die Internetseite des KBA und das Technik Portal für Antragsteller für alle Belange der Typgenehmigung gegeben. **Positive Aspekte der IP:** + Diese Informationspflicht stellt sicher, dass Typgenehmigungen auch bei Änderungen erhalten bleiben oder erneuert werden. + Das KBA hat einen ausführlichen Leitfaden für die Anträge auf Erteilung von Typgenehmigungen für zwei- und dreirädrige Kraftfahrzeuge erstellt (http://www.kba.de/nn_218154/DE/Fahrzeugtechnik/Typgenehmigung/MerkblaetterUndLeitfaeden/leg__2002__24__deutsch__pdf,templateId=raw,property=publicationFile.pdf/leg_2002_24_deutsch_pdf.pdf). Für diese Informationspflicht bestehen keine Ansatzpunkte zur Verbesserung oder Vereinfachung.			
Ansatzpunkt zur Kostensenkung			
--			
Verbesserungsvorschläge			
--			
Notwendige Voraussetzungen für die Umsetzung des Verbesserungsvorschlages			
--			

Informations-pflicht(en)	Bezeichnung laut SKM-Datenbank	Paragraph	Gesetz
ehemals 200610190857181	Übereinstimmungsbescheinigung ausfüllen und dem Fahrzeug beifügen	§ 17 Abs. 1 Satz 1 (ehemals § 4 Abs. 1 Krad-EG-TypV)	EG-FGV

	Übereinstimmungsbescheinigung ausfüllen und der selbständigen technischen Einheit/dem Bauteil beifügen	§ 17 Abs. 1 Satz 3	EG-FGV

Bewertung

Zweck der IP: Übereinstimmungsbescheinigung für zwei- und dreirädrige Fahrzeuge und deren Bauteile ausstellen

Vorgehen bei der Erfüllung der IP:
(1) Für jedes dem genehmigten Typ entsprechende Fahrzeug muss der Inhaber der EG-Typgenehmigung eine fälschungssichere Übereinstimmungsbescheinigung (Artikel 7 Absatz 1 in Verbindung mit Anhang IV Teil A der Richtlinie 2002/24/EG) auszustellen und dem Fahrzeug beifügen.

(2) Für jede selbständige technische Einheit oder jedes Bauteil, bei dem es sich nicht um ein Originalteil aus der Baureihe des genehmigten Fahrzeugtyps handelt, das aber dem genehmigten Typ entspricht, muss der Inhaber der EG-Typgenehmigung für diese Teile ebenfalls eine Übereinstimmungsbescheinigung (nach Anhang IV Teil B der Richtlinie 2002/24/EG) ausstellen und diese der selbständigen technischen Einheit oder dem Bauteil beifügen.

Positive Aspekte der IP:
+ Die Muster für die Übereinstimmungsbescheinigungen sind übersichtlich strukturiert

Negative Aspekte der IP:
- Die Muster für die Übereinstimmungsbescheinigungen sind in die Richtlinie eingebettet, jedoch nicht elektronisch erhältlich. Würden die Übereinstimmungsbescheinigungen direkt elektronisch ausgefüllt werden können, würde das die Erfüllung dieser Informationspflicht erleichtern.

- In den Mustern für die Übereinstimmungsbescheinigungen müssen einige Standardangaben wie Herstellername und Anschrift gemacht werden. Diese könnten mit den entsprechenden Schnittstellen zu den hausinternen ERP-Systemen direkt in das elektronische Formular übertragen werden.

Ansatzpunkt zur Kostensenkung

Formular elektronisch bereitstellen, Schnittstellen zu unternehmensinternen ERP-Systemen definieren

Verbesserungsvorschläge

(1) Die Muster für die Übereinstimmungsbescheinigungen sind in die Richtlinie eingebettet, jedoch nicht elektronisch erhältlich. Würden die Übereinstimmungsbescheinigungen direkt elektronisch ausgefüllt werden können, würde das die Erfüllung dieser Informationspflicht erleichtern.

(2) In den Mustern für die Übereinstimmungsbescheinigungen müssen einige Standardangaben wie Herstellername und Anschrift gemacht werden. Diese könnten mit den entsprechenden Schnittstellen zu den hausinternen ERP-Systemen direkt in das elektronische Formular übertragen werden.

Notwendige Voraussetzungen für die Umsetzung des Verbesserungsvorschlages

(1) Prüfen, ob das Muster elektronisch von der zuständigen Genehmigungsbehörde zur Verfügung gestellt werden kann.

(2) Prüfen, ob Schnittstellen zu ERP-Systemen geschaffen werden können.

Informations-pflicht(en)	Bezeichnung laut SKM-Datenbank	Paragraph	Gesetz
ehemals 200610190857182	Kennzeichnen von selbständigen technischen Einheiten und Bauteilen	§ 17 Abs. 2 (ehemals § 4 Abs. 3 Krad-EG-TypV)	EG-FGV

Bewertung

Zweck der IP: Diese Informationspflicht stellt sicher, dass Bauteile oder selbständige technische Einheiten mit den entsprechenden genehmigten Typen gekennzeichnet werden.

Vorgehen bei der Erfüllung der IP:
Der Inhaber einer EG-Typgenehmigung für eine selbständige technische Einheit oder ein Bauteil hat alle in Übereinstimmung mit dem genehmigten Typ hergestellten selbständigen technischen Einheiten oder Bauteile nach Artikel 7 Absatz 4 der Richtlinie 2002/24/EG zu kennzeichnen. Das Typenkennzeichen ist nach Anhang V zu gestalten, zusätzlich muss der Hersteller seine Fabrik- oder Handelsmarke, die Typenbezeichnung und, sofern dies in der Einzelrichtlinie vorgeschrieben ist, das Typgenehmigungszeichen anbringen.

Positive Aspekte der IP:
+ Diese Informationspflicht stellt sicher, dass Bauteile oder selbständige technische Einheiten mit den entsprechenden genehmigten Typen gekennzeichnet werden und verweisen damit auf die Einhaltung von erforderlichen Qualitätsstandards.

+ Das EG-Typgenehmigungszeichen wird nach der Maßgabe des Anhangs V der Richtlinie 2002/24/EG erstellt. Die Abmaße und Nummerierungsschemen sind eindeutig nachvollziehbar.

Für diese Informationspflicht besteht kein Verbesserungs- oder Vereinfachungspotenzial.

Ansatzpunkt zur Kostensenkung

--

Verbesserungsvorschläge

--

Notwendige Voraussetzungen für die Umsetzung des Verbesserungsvorschlages

--

Informations-pflicht(en)	Bezeichnung laut WebSKM-Datenbank	Paragraph	Gesetz
ehemals 200610190857183	Verwendungsbeschränkungen und Einbauvorschriften für selbständige technische Einheiten und Bauteile mitteilen	§ 17 Abs. 3 (ehemals § 4 Abs. 4 Krad-EG-TypV)	EG-FGV

Bewertung

Zweck der IP: Diese Informationspflicht stellt sicher, dass bei Bauteilen oder selbständigen technischen Einheiten auf evtl. Verwendungseinschränkungen hingewiesen wird.

Vorgehen bei der Erfüllung der IP:
Der Inhaber einer EG-Typgenehmigung, die für eine selbständige technische Einheit oder ein Bauteil Verwendungsbeschränkungen enthält, muss mit jeder hergestellten selbständigen technischen Einheit oder jedem Bauteil ausführliche Angaben über die Beschränkungen und etwa erforderliche Vorschriften über den Einbau mitliefern. Die Einschränkungen werden auch im Typgenehmigungsbogen erfasst.

Positive Aspekte der IP: + Der jeweilige Anwender oder Verwender der selbständigen technischen Einheiten oder Bauteile wird über die evtl. Einschränkungen informiert und erhält dementsprechende Einbauvorschriften. Für diese Informationspflicht besteht kein Verbesserungs- oder Vereinfachungspotenzial.
Ansatzpunkt zur Kostensenkung
--
Verbesserungsvorschläge
--
Notwendige Voraussetzungen für die Umsetzung des Verbesserungsvorschlages
--

Informations-pflicht(en)	Bezeichnung laut WebSKM-Datenbank	Paragraph	Gesetz
ehemals 200610190857184	Bei nicht-originalen Bauteilen einer Baureihe für einen genehmigten Fahrzeugtyp ist ausführlich die Verwendung und Zuordnung zu Fahrzeugen anzugeben	§ 17 Abs. 4 (ehemals § 4 Abs. 5 Krad-EG-TypV)	EG-FGV
Bewertung			
Zweck der IP: Diese Informationspflicht stellt sicher, dass auf die Originalität von Bauteilen oder selbständigen technischen Einheiten und deren Verwendung hingewiesen wird. **Vorgehen bei der Erfüllung der IP:** Der Inhaber einer EG-Typgenehmigung für eine selbständige technische Einheit, bei der es sich nicht um ein Originalteil aus der Baureihe des genehmigten Fahrzeugtyps handelt, muss jeder hergestellten selbständigen technischen Einheit ausführliche Angaben über die Zuordnung zu den Fahrzeugen, für die die Verwendung vorgesehen ist, beifügen. **Positive Aspekte der IP:** + Es lassen sich die Fahrzeuge bestimmen, die nicht-originale Bauteile beinhalten. + Die Qualität für nicht-originale, verwendete Bauteile stellt der Hersteller durch die Kennzeichnung sicher. Für diese Informationspflicht besteht kein Verbesserungs- oder Vereinfachungspotenzial.			
Ansatzpunkt zur Kostensenkung			
--			
Verbesserungsvorschläge			
--			
Notwendige Voraussetzungen für die Umsetzung des Verbesserungsvorschlages			
--			

Informations-pflicht(en)	Bezeichnung laut WebSKM-Datenbank	Paragraph	Gesetz
	Typgenehmigung für zwei- und dreirädrige Fahrzeuge auf Antrag	§ 15 Abs. 3	EG-FGV
Bewertung			
Zweck der IP: Die Informationspflicht fasst zusammen, dass ein Antrag zur Genehmigung			

von (1) zwei-, drei- und vierrädrigen Kraftfahrzeugen sowie (2) Systemen, selbständigen technischen Einheiten und Bauteilen nach den Bestimmungen der Richtlinie 2002/24/EG von dem jeweiligen Hersteller zu stellen ist.

Vorgehen bei der Erfüllung der IP: Der Hersteller erstellt einen Antrag zur Genehmigung von (1) zwei-, drei- und vierrädrigen Kraftfahrzeugen sowie (2) Systemen, selbständigen technischen Einheiten und Bauteilen nach der Richtlinie 2002/24/EG. Die Bestimmungen dieser Richtlinie sind anzuwenden.

Die Bewertung für die jeweilige Antragerstellung ist den entsprechenden Informationspflichten zu entnehmen (siehe § 16 bis 19 EG-FGV).

Ansatzpunkt zur Kostensenkung

--

Verbesserungsvorschläge

--

Notwendige Voraussetzungen für die Umsetzung des Verbesserungsvorschlages

--

Informations-pflicht(en)	Bezeichnung laut WebSKM-Datenbank	Paragraph	Gesetz
	Verlängerung der Typgenehmigung für auslaufende Serien	§ 19 Abs. 3	EG-FGV

Bewertung

Zweck der IP: Die Verlängerung der Typgenehmigung für zwei- und dreirädrige Fahrzeuge, um noch nicht verkaufte, lagernde Fahrzeuge in Verkehr bringen zu können.

Vorgehen bei der Erfüllung der IP: Wenn eine Typgenehmigung für zwei- und dreirädrige Fahrzeuge nicht mehr gültig ist, kann der Hersteller Fahrzeuge aus auslaufenden Serien trotzdem verkaufen oder in Betrieb nehmen, wenn er beim Kraftfahrt-Bundesamt (KBA) einen Antrag stellt (nach Artikels 16 Absatz 1 und 2 der Richtlinie 2002/24/EG). Diese Möglichkeit besteht jedoch nur innerhalb eines Zeitraums von zwölf Monaten ab dem Tag, an dem die Typgenehmigung ungültig wird. In dem Antrag sind die technischen und/oder wirtschaftlichen Gründe für den Antrag anzuführen.

Das KBA entscheidet innerhalb von drei Monaten, ob und für welche Stückzahl des betreffenden Fahrzeugtyps es die Zulassung erlaubt. Die Grenzen für die höchstmögliche Stückzahl legt der Anhangs VIII eindeutig fest. Bei Fahrzeugen, die nach diesem Verfahren in Betrieb genommen werden, muss ein entsprechender Eintrag in der Übereinstimmungsbescheinigung erfolgen.

Der Antrag wird formlos und schriftlich spätestens drei Wochen vor dem Ungültigwerden der Typgenehmigung beim Kraftfahrt-Bundesamt (KBA) eingereicht.

Mit der Gestattung des Antrages informiert das KBA die zuständigen Länderbehörden. Zusätzlich prüft das KBA stichprobenartig die Einhaltung der zugestandenen Stückzahl durch Auszählung der Fahrzeuge, die noch nach dem Ungültigwerden der Typgenehmigung tatsächlich in den Verkehr gekommen sind mit Hilfe des Zentralen Fahrzeugregisters.

Positive Aspekte der IP:
+ Die Verlängerung der Typgenehmigung für zwei- und dreirädrige Fahrzeuge ist im Interesse des Herstellers. Er kann damit noch nicht verkaufte, lagernde Fahrzeuge in Verkehr bringen.

+ Das KBA hat ein umfassendes Merkblatt für die Behandlung von auslaufenden Serien herausgegeben (http://www.kba.de/nn_218154/DE/Fahrzeugtechnik/Typgenehmigung/

MerkblaetterUndLeitfaeden/mas__deutsch__pdf,templateId=raw,property=publication File.pdf/mas_deutsch_pdf.pdf). Dieses Merkblatt enthält für den formlosen Antrag zur Verlängerung der auslaufenden Serien eine Checkliste. Für diese Informationspflicht bestehen keine Verbesserungs- oder Vereinfachungspotenziale.
Ansatzpunkt zur Kostensenkung
--
Verbesserungsvorschläge
--
Notwendige Voraussetzungen für die Umsetzung des Verbesserungsvorschlages
--

Informationspflicht(en)	Bezeichnung laut WebSKM-Datenbank	Paragraph	Gesetz
	Typgenehmigung für land- und forstwirtschaftliche Zugmaschinen und Anhänger auf Antrag	§ 20 Abs. 3	EG-FGV
Bewertung			
Zweck der IP: Die Informationspflicht fasst zusammen, dass ein Antrag zur Genehmigung von (1) Zugmaschinen, Anhängern oder gezogenen auswechselbaren Maschinen, die zum Einsatz in der Land- oder Forstwirtschaft bestimmt sind, unabhängig davon, ob sie in einer oder in mehreren Stufen gefertigt werden, sowie (2) Systemen, selbständigen technischen Einheiten und Bauteilen nach der Richtlinie 2003/37/EG sind die Bestimmungen dieser Richtlinie von dem jeweiligen Hersteller zu stellen ist. **Vorgehen bei der Erfüllung der IP:** Der Hersteller erstellt einen Antrag zur Genehmigung von (1) Zugmaschinen, Anhängern oder gezogenen auswechselbaren Maschinen, die zum Einsatz in der Land- oder Forstwirtschaft bestimmt sind, unabhängig davon, ob sie in einer oder in mehreren Stufen gefertigt werden, sowie (2) Systemen, selbständigen technischen Einheiten und Bauteilen nach der Richtlinie 2003/37/EG sind die Bestimmungen dieser Richtlinie anzuwenden. Die Bewertung für die jeweilige Antragerstellung ist den entsprechenden Informationspflichten zu entnehmen (siehe § 21 bis 24 EG-FGV).		
Ansatzpunkt zur Kostensenkung			
--			
Verbesserungsvorschläge			
--			
Notwendige Voraussetzungen für die Umsetzung des Verbesserungsvorschlages			
--			

Informations-pflicht(en)	Bezeichnung laut WebSKM-Datenbank	Paragraph	Gesetz
ehemals 200610190857425	Vorlage von Konstruktionsunterlagen zur Erlangung einer Typgenehmigung	§ 21 Abs. 1 (ehemals § 2 Abs. 2 LoF-EG-TypV)	EG-FGV

Bewertung

Zweck der IP: EG-Typgenehmigung für land- oder forstwirtschaftliche Zugmaschinen

Vorgehen bei der Erfüllung der IP:
Für das Antragsverfahren gilt Artikel 3 in Verbindung mit Artikel 12 der Richtlinie 2003/37/EG (http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2003:171:0001:0080:DE:PDF).

(1) Der Antrag auf Erteilung einer Typgenehmigung für einen Fahrzeugtyp ist vom Hersteller an das KBA zu richten. Dem Antrag muss er eine Beschreibungsmappe mit den in Anhang I genannten Angaben beizufügen.

(2) Im Fall einer Mehrstufen-EG-Typgenehmigung muss der Antragsteller Folgendes vorlegen:

a) in der ersten Stufe: diejenigen Teile der Beschreibungsmappe und diejenigen Typgenehmigungsbögen, die für ein vollständiges Fahrzeug entsprechend dem Fertigungsstand des Basisfahrzeugs erforderlich sind;

b) in der zweiten und jeder weiteren Stufe: diejenigen Teile der Beschreibungsmappe und diejenigen Typgenehmigungsbögen, die den in der jeweiligen Stufe zu genehmigenden Umfang betreffen, sowie eine Abschrift des Typgenehmigungsbogens für das unvollständige Fahrzeug, der in der vorangegangenen Fertigungsstufe ausgestellt wurde. Außerdem hat der Hersteller eine vollständige Auflistung der Änderungen und Ergänzungen vorzulegen, die er an dem unvollständigen Fahrzeug vorgenommen hat.

(3) Der Antrag auf Erteilung einer EG-Typgenehmigung für ein System, ein Bauteil oder eine selbstständige technische Einheit ist vom Hersteller an das KBA zu richten. Dem Antrag ist eine Beschreibungsmappe gemäß der entsprechenden Einzelrichtlinie beizufügen.

(4) Für einen Typ eines Fahrzeugs, eines Systems, eines Bauteils oder einer selbstständigen technischen Einheit kann die EG-Typgenehmigung jeweils nur in einem einzigen Mitgliedstaat beantragt werden. Für jeden zu genehmigenden Typ muss ein gesonderter Antrag gestellt werden.

(5) Alle Unterlagen sind im Format DIN A4 in dreifacher Ausfertigung abzugeben. Ein Verzeichnis der gesamten Unterlagen ist dem Antrag beizufügen.

Positive Aspekte der IP:
+ Der Beschreibungsbogen für EG-Fahrzeug-Typgenehmigungen, für die bereits Typgenehmigungsbögen nach Einzelrichtlinien vorliegen, kann eine vereinfachte Beschreibung von zwei Seiten (Muster B des Anhangs I der Richtlinie) angefertigt werden. Dies stellt bereits eine Vereinfachung der Informationspflicht dar.

+ Die Muster für die Übereinstimmungsbescheinigungen sind übersichtlich strukturiert.

+ Das KBA hat einen ausführlichen Leitfaden dazu erstellt (http://www.kba.de/nn_218154/DE/Fahrzeugtechnik/Typgenehmigung/MerkblaetterUndLeitfaeden/leg__2003__37__deutsch__pdf,templateId=raw,property=publicationFile.pdf/leg_2003_37_deutsch_pdf.pdf).

Negative Aspekte der IP:
- Die Muster A und B für die Beschreibungsbögen sind in die Richtlinie eingebettet, jedoch nicht elektronisch erhältlich. Würden die Übereinstimmungsbescheinigungen direkt elektronisch ausgefüllt werden können, würde das die Erfüllung dieser Informationspflicht erleichtern.

- In den Mustern A und B für die Beschreibungsbögen müssen einige Standardangaben wie Herstellername und Anschrift gemacht werden. Diese könnten mit den entsprechenden Schnittstellen zu den hausinternen ERP-Systemen direkt in das elektronische Formular übertragen werden.
Ansatzpunkt zur Kostensenkung
(1) Formular elektronisch bereitstellen (2) Schnittstellen zu unternehmensinternen ERP-Systemen definieren
Verbesserungsvorschläge
(1) Die Muster für die Beschreibungsbögen sind in die Richtlinie eingebettet, jedoch nicht elektronisch erhältlich. Würden die Übereinstimmungsbescheinigungen direkt elektronisch ausgefüllt werden können, würde das die Erfüllung dieser Informationspflicht erleichtern. (2) In den Mustern für die Beschreibungsbögen müssen einige Standardangaben wie Herstellername und Anschrift gemacht werden. Diese könnten mit den entsprechenden Schnittstellen zu den hausinternen ERP-Systemen direkt in das elektronische Formular übertragen werden.
Notwendige Voraussetzungen für die Umsetzung des Verbesserungsvorschlages
(1) Prüfen, ob das Muster elektronisch von der zuständigen Genehmigungsbehörde zur Verfügung gestellt werden kann. (2) Prüfen, ob Schnittstellen zu ERP-Systemen geschaffen werden können.

Informations-pflicht(en)	Bezeichnung laut WebSKM-Datenbank	Paragraph	Gesetz
	Bei Antragstellung zur Typgenehmigung für land- und forstwirtschaftliche Zugmaschinen und Anhänger erklären, dass eine Typgenehmigung nicht in anderen Mitgliedstaaten erfolgt	§ 21 Abs. 2	EG-FGV
Bewertung			
Zweck der IP: Die Informationspflicht prüft, ob die gleiche Typgenehmigung bereits in einem anderen EG-Mitgliedsstaat vorgenommen worden ist. **Vorgehen bei der Erfüllung der IP:** Der Antragsteller hat dem Kraftfahrt-Bundesamt zu erklären, dass für denselben Typ in einem anderen Mitgliedstaat eine EG-Typgenehmigung für land- und forstwirtschaftliche Zugmaschinen nicht beantragt worden ist. Die Meldung erfolgt formlos und ist an das KBA zu richten. **Positive Aspekte der IP:** + Das KBA hat einen ausführlichen Leitfaden dazu erstellt (http://www.kba.de/nn_218154/DE/Fahrzeugtechnik/Typgenehmigung/MerkblaetterUndLeitfaeden/leg__2003__37__deutsch__pdf,templateId=raw,property=publicationFile.pdf/ leg_2003_37_deutsch_pdf.pdf). + Keine Doppelgenehmigungen des gleichen Typs in unterschiedlichen Mitgliedstaaten. Hierdurch sind die klaren Zuständig- und Verantwortlichkeiten beider Seiten geregelt (geringerer Verwaltungsaufwand laut KBA). Für diese Informationspflicht bestehen keine Ansatzpunkte zur Verbesserung oder Vereinfachung.		
Ansatzpunkt zur Kostensenkung			
--			
Verbesserungsvorschläge			
--			

Notwendige Voraussetzungen für die Umsetzung des Verbesserungsvorschlages
--

Informations-pflicht(en)	Bezeichnung laut WebSKM-Datenbank	Paragraph	Gesetz
	Vorführung eines LoF-Fahrzeuges zur Genehmigung beim KBA	§ 21 Abs. 3	EG-FGV

Bewertung

Zweck der IP: Die Erfüllung der Voraussetzungen für eine Typgenehmigung für land- und forstwirtschaftliche Zugmaschienen kann durch den Prüfbericht eines technischen Dienstes nachgewiesen werden.

Vorgehen bei der Erfüllung der IP: Mit dem Antrag kann ein Prüfbericht eines benannten technischen Dienstes vorgelegt werden. Der Prüfbericht bestätigt, dass die folgenden Bedingungen für die Typgenehmigung für land- und forstwirtschaftliche Zugmaschinen (Artikels 4 Absatz 1 der Richtlinie 2003/37/EG) erfüllt werden: der Fahrzeugtyp erfüllt die technischen Anforderungen der Einzelrichtlinien und entspricht den Angaben des Herstellers gemäß der umfassenden Liste nach Anhang II Kapitel B bzw. das System, die selbständige technische Einheit oder das Bauteil erfüllt die technischen Anforderungen der einschlägigen Einzelrichtlinie und entspricht den Angaben des Herstellers gemäß der umfassenden Liste nach Anhang II Kapitel B. Anhang I listet die die für die Typgenehmigung anzuwendenden Vorschriften detailliert auf.
Darüber hinaus kann des KBA anordnen, dass ein entsprechendes Fahrzeug vorgeführt wird.

Positive Aspekte der IP:
+ Anhang II Kapitel B listet die für die Typgenehmigung anzuwendenden Vorschriften detailliert auf.

+ Der Nachweis durch einen technischen Dienst, dass die Voraussetzungen für eine Typgenehmigung für zwei- und dreirädrige Fahrzeuge erfüllt sind, ist im Interesse des Herstellers.

Für diese Informationspflicht besteht kein Verbesserungs- oder Vereinfachungspotenzial.

Ansatzpunkt zur Kostensenkung

--

Verbesserungsvorschläge

--

Notwendige Voraussetzungen für die Umsetzung des Verbesserungsvorschlages

--

Informations-pflicht(en)	Bezeichnung laut WebSKM-Datenbank	Paragraph	Gesetz
	Nachweise über das Vorhandensein eines Systems zur Produktionsüberwachung bei LoF	§ 21 Abs. 4	EG-FGV

Bewertung

Zweck der IP: Diese Informationspflicht stellt sicher, dass der Antragsteller für eine EG-Typgenehmigung bei land- und forstwirtschaftlichen Zugmaschinen über ein System zur Überwachung der Produktion verfügen.

Vorgehen bei der Erfüllung der IP: Der Hersteller, der eine EG-Typgenehmigung beantragt, muss ein System zur Überwachung der Übereinstimmung der Produktion beim Kraftfahrt-Bundesamt (KBA) nachweisen, um zu gewährleisten, dass die herzustellenden Fahrzeuge, Systeme, selbständigen technischen Einheiten und Bauteile jeweils mit dem genehmigten Typ übereinstimmen. Hierzu muss der Hersteller folgende Bestimmungen erfüllen (nach Anhang IV der Richtlinie 2003/37/EG): ein Verfahren für die wirksame Qualitätskontrolle der Produkte und Zugang zu den entsprechenden Kontrolleinrichtungen haben, eine vollständige Dokumentation der Prüfergebnisse durchführen und für diese eine Frist von 12 Monaten nach Einstellung der Produktion verfügbar machen, Stichprobenprüfungen durchführen und im Falle eines Fehlers alle notwendigen Maßnahmen ergreifen, um die Übereinstimmung der jeweiligen Produktion wiederherzustellen. Die Überprüfung führt das KBA oder eine entsprechend akkreditierte Zertifizierungsstelle durch. Alternativ kann der Hersteller den Nachweis auch durch die Vorlage eines ordnungsgemäßen Zertifikats über ein Qualitätsmanagementsystem nach EN ISO 9002-1994, EN ISO 9001-2000 oder eines gleichwertigen Standards erbringen.

Positive Aspekte der IP:
+ Die Informationspflicht enthält bereits Vereinfachungen insofern, dass für den Nachweis auch die Vorlage eines ISO-Zertifikates oder eines ähnlichen Standards genügt.

Für diese Informationspflicht besteht kein Verbesserungs- oder Vereinfachungspotenzial.

Ansatzpunkt zur Kostensenkung

--

Verbesserungsvorschläge

--

Notwendige Voraussetzungen für die Umsetzung des Verbesserungsvorschlages

--

Informations-pflicht(en)	Bezeichnung laut WebSKM-Datenbank	Paragraph	Gesetz
ehemals auch nicht in SKM-Datenbank	Nachweis eines Qualitätssicherungssystems	§ 21 Abs. 6 (ehemals § 2 Abs. 5 LoF-EG-TypV)	EG-FGV

Bewertung

Zweck der IP: Diese Informationspflicht stellt sicher, dass Antragsteller für eine EG-Typgenehmigung bei land- und forstwirtschaftlichen Zugmaschinen über ein Qualitätssicherungssystem verfügen.

Vorgehen bei der Erfüllung der IP: Die EG-Typgenehmigung für land- und forstwirtschaftliche Zugmaschinen darf nur erteilt werden, wenn

(1) der Fahrzeugtyp die technischen Voraussetzungen erfüllt.

(2) der Hersteller ein Qualitätssicherungssystem zur Überwachung der Übereinstimmung der Produktion nachweist, um zu gewährleisten, dass die herzustellenden Fahrzeuge, Systeme, selbständigen technischen Einheiten und Bauteile jeweils mit dem genehmigten Typ übereinstimmen. Hierzu muss der Hersteller folgende Bestimmungen erfüllen (nach Anhang IV der Richtlinie 2003/37/EG): ein Verfahren für die wirksame Qualitätskontrolle der Produkte haben, ein Prüfverfahren wird schriftlich in Abstimmung mit der Genehmigungsbehörde festgelegt, erforderliche Prüfeinrichtungen sind vorhanden, eine vollständige Dokumentation der Prüfergebnisse durchführen und für diese eine Frist von 10 Jahren nach Einstellung der Produktion verfügbar machen, Stichprobenprüfungen durchführen und im Falle eines Feh-

lers alle notwendigen Maßnahmen ergreifen, um die Übereinstimmung der jeweiligen Produktion wiederherzustellen. Wenn die Genehmigungsbehörde es verlangt sind auch Muster beizulegen oder vorzuführen.

Der Nachweis wird in der Regel über eine Zertifizierung nach ISO 9000 erbracht. Der Zertifizierer muss eine Benennung des Kraftfahrt-Bundesamtes besitzen (Liste der benannten Zertifizierungsstellen: Technische Dienste Kategorie C siehe unter www.kba.de). Insbesondere für kleinere Unternehmen wird eine solche Anfangsbewertung auch durch vereinfachte Verfahren (Verifizierung/CoP-Bericht) durchgeführt. Hier wird der Hersteller einer Begehung durch das KBA oder eines anerkannten Technischen Dienstes unterzogen.

Die Prüf- und Kontrollergebnisse sind nach Anhang IV Nr. 2.3.3 der Richtlinie 2003/37/EG für einen mit der Genehmigungsbehörde vereinbarten Zeitraum, der 10 Jahre nicht überschreiten muss, aufzuzeichnen. Das KBA hat hierzu ein Merkblatt erstellt (http://www.kba.de/nn_125006/DE/ Fahrzeugtechnik/Benennung__Technischer__Dienste/Informationen__Prueflaboratorien /Allgemeine__Informationen__PL/aufbewahrungsfristen__pdf,templateId=raw,property=publicationFile.pdf/aufbewahrungsfristen_pdf.pdf).

Positive Aspekte der IP:
+ Das KBA hat einen ausführlichen Leitfaden dazu erstellt (http://www.kba.de/nn_218154/DE/Fahrzeugtechnik/Typgenehmigung/MerkblaetterUndLeitfaeden/leg__2003__37__deutsch__pdf,templateId=raw,property=publicationFile.pdf/ leg_2003_37_deutsch_pdf.pdf).

Für diese Informationspflicht besteht kein Verbesserungs- oder Vereinfachungspotenzial.

Ansatzpunkt zur Kostensenkung

--

Verbesserungsvorschläge

--

Notwendige Voraussetzungen für die Umsetzung des Verbesserungsvorschlages

--

Informationspflicht(en)	Bezeichnung laut WebSKM-Datenbank	Paragraph	Gesetz
ehemals 200610190857423	Änderungen zu Angaben im Beschreibungsbogen der Typgenehmigung für LoF-Fahrzeuge und Antrag für eine Erweiterung oder Änderung der Typgenehmigung von LoF-Fahrzeugen	§ 21 Abs. 8 Satz 1 und 3 (ehemals § 4 LoF-EG-TypV)	EG-FGV

Bewertung

Zweck der IP: Diese Informationspflicht stellt sicher, dass EG-Typgenehmigungen für land- und forstwirtschaftliche Zugmaschinen auch bei Änderungen erhalten bleiben oder erneuert werden.

Vorgehen bei der Erfüllung der IP: Der Inhaber der EG-Typgenehmigung hat das Kraftfahrt-Bundesamt (KBA) über jede Änderung der Angaben, die in den Beschreibungsunterlagen enthalten sind, zu unterrichten. Das Kraftfahrt-Bundesamt nimmt die Änderungen nach Maßgabe des Artikels 5 der Richtlinie 2003/37/EG vor.

Die Meldung erfolgt formlos und ist an das KBA zu richten. Hilfestellung wird durch die Internetseite des KBA und das Technik Portal für Antragsteller für alle Belange der Typgenehmigung gegeben.

Positive Aspekte der IP:

+ Diese Informationspflicht stellt sicher, dass Typgenehmigungen auch bei Änderungen erhalten bleiben oder erneuert werden. + Das KBA hat einen ausführlichen Leitfaden dazu erstellt (http://www.kba.de/nn_218154/DE/Fahrzeugtechnik/Typgenehmigung/MerkblaetterUndLeitfaeden/leg__2003__37__deutsch__pdf,templateId=raw,property=publicationFile.pdf/leg_2003_37_deutsch_pdf.pdf). Für diese Informationspflicht bestehen keine Ansatzpunkte zur Verbesserung oder Vereinfachung.
Ansatzpunkt zur Kostensenkung
--
Verbesserungsvorschläge
--
Notwendige Voraussetzungen für die Umsetzung des Verbesserungsvorschlages
--

Informations-pflicht(en)	Bezeichnung laut WebSKM-Datenbank	Paragraph	Gesetz
ehemals 200610190857421 und -22	Übereinstimmungsbescheinigung ausfüllen und dem LoF-Fahrzeug beifügen	§ 22 Abs. 1 (ehemals § 5 Abs. 1 und 3 LoF-EG-TypV)	EG-FGV

Bewertung
Zweck der IP: Die Übereinstimmungsbescheinigung für typengenehmigte land- und forstwirtschaftliche Zugmaschinen ist ein amtlich anerkanntes Zulassungsdokument für Zugmaschinen, die für den europäischen Markt gebaut werden. **Vorgehen bei der Erfüllung der IP:** Für jedes dem genehmigten Typ entsprechende Fahrzeug muss der Inhaber der EG-Typgenehmigung eine fälschungssichere Übereinstimmungsbescheinigung (Artikel 18 in Verbindung mit Anhang III der Richtlinie 2003/37/EG) ausstellen und dem Fahrzeug beifügen. Übereinstimmungsbescheinigungen werden für alle EG-typgenehmigten Fahrzeuge ausgestellt. Diese Bescheinigungen ermöglichen im Gegensatz zu nationalen Fahrzeugdokumenten eine Fahrzeugzulassung im gesamten EWR sowie der Schweiz. **Positive Aspekte der IP:** + Das KBA hat einen ausführlichen Leitfaden dazu erstellt (http://www.kba.de/nn_218154/DE/Fahrzeugtechnik/Typgenehmigung/MerkblaetterUndLeitfaeden/leg__2003__37__deutsch__pdf,templateId=raw,property=publicationFile.pdf/ leg_2003_37_deutsch_pdf.pdf). + Diese Bescheinigungen ermöglichen im Gegensatz zu nationalen Fahrzeugdokumenten eine Fahrzeugzulassung im gesamten EWR sowie der Schweiz. **Negative Aspekte der IP:** - Für den Hersteller bedeutet die Ausstellung der Übereinstimmungsbescheinigung für jedes einzelne Fahrzeug einen Mehraufwand, zumal die erforderlichen Angaben bereits im Fahrzeugbrief bzw. der Zulassungsbescheinigung Teil II erfasst sind. Zudem haben nicht alle Mitgliedstaaten eine aus zwei Teilen bestehende Zulassungsbescheinigung. Möglicherweise bestehen an dieser Stelle Ansatzpunkte zur Reduzierung von Bürokratiekosten.
Ansatzpunkt zur Kostensenkung
Reduktion der Zulassungsbescheinigung
Verbesserungsvorschläge

Nicht alle Mitgliedstaaten haben eine aus zwei Teilen bestehende Zulassungsbescheinigung. Daraus könnte abgeleitet werden, dass es auch nicht notwendigerweise der zwei Teile bedarf, sondern das vielmehr ein Dokument ausreichend sein könnte.
Notwendige Voraussetzungen für die Umsetzung des Verbesserungsvorschlages
Prüfen, ob die Zulassungsbescheinigung auf einen Teil reduziert werden kann.

Informations-pflicht(en)	Bezeichnung laut WebSKM-Datenbank	Paragraph	Gesetz
ehemals 200610190857422	Kennzeichnen von selbständigen technischen Einheiten und Bauteilen und Verwendungsbeschränkungen sowie Einbauvorschriften für selbständige technische Einheiten und Bauteile beifügen	§ 22 Abs. 2 (ehemals § 5 Abs. 3 LoF-EG-TypV)	EG-FGV
Bewertung			
Zweck der IP: Diese Informationspflicht stellt sicher, dass Bauteile oder selbständige technische Einheiten mit den entsprechenden genehmigten Typen gekennzeichnet werden. **Vorgehen bei der Erfüllung der IP:** Der Inhaber einer EG-Typgenehmigung für ein Bauteil oder eine selbständige technische Einheit hat alle in Übereinstimmung mit dem genehmigten Typ hergestellten Bauteile oder selbständigen technischen Einheiten nach Artikel 6 Absatz 3 der Richtlinie 2003/37/EG zu kennzeichnen. Wenn der betreffende Typ mit Einschränkungen genehmigt wurde, muss der Hersteller ausführliche Angaben über die Beschränkungen und etwa erforderliche Vorschriften über den Einbau beizufügen. Das Bauteil oder die selbständige technische Einheit wird vom Hersteller mit seiner Fabrikmarke oder seiner Handelsbezeichnung, der Typbezeichnung und/oder, wenn die entsprechende Einzelrichtlinie dies vorschreibt, dem Typgenehmigungszeichen oder der Typgenehmigungsnummer gekennzeichnet. **Positive Aspekte der IP:** + Diese Informationspflicht stellt sicher, dass Bauteile oder selbständige technische Einheiten mit den entsprechenden genehmigten Typen gekennzeichnet werden und verweisen damit auf die Einhaltung von erforderlichen Qualitätsstandards. Für diese Informationspflicht besteht kein Verbesserungs- oder Vereinfachungspotenzial.			
Ansatzpunkt zur Kostensenkung			
--			
Verbesserungsvorschläge			
--			
Notwendige Voraussetzungen für die Umsetzung des Verbesserungsvorschlages			
--			

Informations-pflicht(en)	Bezeichnung laut WebSKM-Datenbank	Paragraph	Gesetz
	Verlängerung der Typgenehmigung für auslaufende Serien von LoF-Fahrzeugen	§ 24 Abs. 3	EG-FGV
Bewertung			
Zweck der IP: Die Verlängerung der Typgenehmigung für zwei- und dreirädrige Fahrzeuge,			

um noch nicht verkaufte, lagernde Fahrzeuge in Verkehr bringen zu können.

Vorgehen bei der Erfüllung der IP: Wenn eine Typgenehmigung für land- und forstwirtschaftliche Zugmaschinen nicht mehr gültig ist, kann der Hersteller Fahrzeuge aus auslaufenden Serien trotzdem verkaufen oder in Betrieb nehmen, wenn er beim Kraftfahrt-Bundesamt (KBA) einen Antrag stellt (nach Artikels 10 der Richtlinie 2003/37/EG). Diese Möglichkeit besteht jedoch nur innerhalb eines Zeitraums von 24 Monaten ab dem Tag, an dem die Typgenehmigung ungültig wird. In dem Antrag sind die technischen und/oder wirtschaftlichen Gründe für den Antrag anzuführen. Das KBA entscheidet innerhalb von drei Monaten, ob und für welche Stückzahl des betreffenden Fahrzeugtyps es die Zulassung erlaubt. Die Grenzen für die höchstmögliche Stückzahl legt der Anhangs V eindeutig fest.

Positive Aspekte der IP:
+ Die Verlängerung der Typgenehmigung für land- und forstwirtschaftliche Zugmaschinen ist im Interesse des Herstellers. Er kann damit noch nicht verkaufte, lagernde Fahrzeuge in Verkehr bringen.

Negative Aspekte der IP:
- Ein Formular für den Antrag kann im Internet nicht gefunden werden.

Ansatzpunkt zur Kostensenkung

Formular online zur Verfügung stellen

Verbesserungsvorschläge

Für den Antrag kann ein Formular erstellt und leicht zugänglich zur Verfügung gestellt werden.

Notwendige Voraussetzungen für die Umsetzung des Verbesserungsvorschlages

Formularerstellung und -bereitstellung prüfen und veranlassen.

Informationspflicht(en)	Bezeichnung laut WebSKM-Datenbank	Paragraph	Gesetz
	Für Benutzung, Verkauf und Verkehr müssen Fahrzeuge, selbständige technische Einheiten und Bauteile mit einer gültigen Übereinstimmungsbescheinigung versehen werden	§ 27 Abs. 1 und 2	EG-FGV

Bewertung

Zweck der IP: Diese Informationspflicht fasst die Bestimmungen zu vier- oder mehrrädrigen Fahrzeugen (Richtlinie 2007/46/EG), drei- oder zweirädrigen Fahrzeugen (Richtlinie 2002/24/EG) und land- und forstwirtschaftlichen Zugmaschinen (Richtlinie 2003/37/EG) sowie deren selbständige technische Einheiten oder Bauteile zusammen, wenn diese zum verkauft und/oder zur Benutzung in den Straßenverkehr gebracht werden sollen.

Vorgehen bei der Erfüllung der IP:
(1) Neue vier- oder mehrrädrigen Fahrzeugen (Richtlinie 2007/46/EG), drei- oder zweirädrigen Fahrzeugen (Richtlinie 2002/24/EG) und land- und forstwirtschaftlichen Zugmaschinen (Richtlinie 2003/37/EG) sowie deren selbständige technische Einheiten oder Bauteile müssen mit einer entsprechenden Übereinstimmungsbescheinigung ausgestattet werden, wenn zum Verkauf und zur Benutzung im Straßenverkehr gedacht sind.

(2) Kennzeichenpflichtige selbständige technische Einheiten oder Bauteile (nach Artikel 19 der Richtlinie 2007/46/EG) dürfen zur Verwendung im Straßenverkehr nur angeboten oder verkauft werden, wenn sie den entsprechenden technischen Anforderungen (Anhang IV in Verbindung mit Artikel 3 Nummer 1 der Richtlinie 2007/46/EG) genügen und ordnungsge-

mäß gekennzeichnet sind.

(3) Kennzeichenpflichtige selbständige technische Einheiten oder Bauteile (nach Artikel 7 Absatz 4 der Richtlinie 2002/24/EG) dürfen zur Verwendung im Straßenverkehr nur angeboten oder verkauft werden, wenn sie den entsprechenden technischen Anforderungen (Anhang I der Richtlinie 2002/24/EG) genügen und ordnungsgemäß gekennzeichnet sind.

(4) Kennzeichenpflichtige selbständige technische Einheiten oder Bauteile dürfen zur Verwendung im Straßenverkehr nur angeboten oder verkauft werden, wenn sie den entsprechenden technischen Anforderungen (Anhang II der Richtlinie 2003/37/EG) genügen und ordnungsgemäß gekennzeichnet (nach Artikel 6 Absatz 3 der Richtlinie 2003/37/EG) sind.

Positive Aspekte der IP:
+ Anhang VII der Richtlinie 2002/24/EG ist detailliert aufgeschlüsselt und übersichtlich.

+ Anhang I der Richtlinie 2002/24/EG listet die die für die Typgenehmigung anzuwendenden Vorschriften detailliert auf.

+ Anhang II der Richtlinie 2003/37/EG listet die die für die Typgenehmigung anzuwendenden Vorschriften detailliert auf.
+ Die Kennzeichnung nach Artikel 19 der Richtlinie 2007/46/EG ist sinnvoll und wird im Rahmen der Informationspflicht § 6 Abs. 2 EG-FGV bewertet (siehe dort).

+ Die Kennzeichnung nach Artikel 7 Absatz 4 der Richtlinie 2002/24/EG ist sinnvoll und wird im Rahmen der Informationspflicht § 17 Abs. 2 EG-FGV bewertet (siehe dort).

+ Die Kennzeichnung nach Artikel 6 Absatz 3 der Richtlinie 2003/37/EG ist sinnvoll und wird im Rahmen der Informationspflicht § 22 Abs. 2 EG-FGV bewertet (siehe dort).

Negative Aspekte der IP:
- Fraglich ist, ob diese Informationspflicht gesondert aufgeführt werden muss, da sie vorangehende Informationspflichten lediglich zusammenfasst. Selbst verursacht die Informationspflicht aber keine weiteren Bürokratiekosten.

Ansatzpunkt zur Kostensenkung

--

Verbesserungsvorschläge

--

Notwendige Voraussetzungen für die Umsetzung des Verbesserungsvorschlages

--

Informationspflicht(en)	Bezeichnung laut WebSKM-Datenbank	Paragraph	Gesetz
	Neue Fahrzeuge mit einer nationalen Kleinserien-Typgenehmigung müssen mit einem gültigen Typgenehmigungsbogen oder einer Datenbestätigung versehen werden	§ 27 Abs. 3	EG-FGV

Bewertung

Zweck der IP: Die Informationspflicht unterstreicht, dass Fahrzeuge mit einer nationalen Kleinserien-Typgenehmigung nur im Straßenverkehr zugelassen sind, wenn sie mit einem gültigen Typgenehmigungsbogen oder einer entsprechenden Datenbestätigung versehen werden.

Vorgehen bei der Erfüllung der IP: Neue Fahrzeuge, für die eine nationale Kleinserien-Typgenehmigung (Artikel 23 der Richtlinie 2007/46/EG) erteilt wurde, dürfen im Inland zur Verwendung im Straßenverkehr nur feilgeboten, veräußert oder in den Verkehr gebracht

werden, wenn sie mit einem gültigen Typgenehmigungsbogen (Artikel 23 Absatz 5, 6 und 7 der Richtlinie 2007/46/EG) oder einer Datenbestätigung (§ 12 EG-FGV) versehen sind.

Insgesamt handelt es sich bei dieser Informationspflicht um eine Zusammenfassung der § 12 Absatz 1 und 2 EG-FGV. Die Bewertung wurde dort vorgenommen.

Positive Aspekte der IP:
+ Aus dieser Informationspflicht ergeben sich keine erneuten Bürokratiekosten, da es sich um eine Zusammenfassung der Informationspflichten nach § 12 Absatz 1 und 2 EG-FGV handelt.

Negative Aspekte der IP:
- Fraglich ist, ob diese Informationspflicht gesondert aufgeführt werden muss, wenn sie vorangehende Informationspflichten lediglich zusammenfasst.

Ansatzpunkt zur Kostensenkung

--

Verbesserungsvorschläge

--

Notwendige Voraussetzungen für die Umsetzung des Verbesserungsvorschlages

--

Informationspflicht(en)	Bezeichnung laut WebSKM-Datenbank	Paragraph	Gesetz
0	Neue Fahrzeuge mit einer Einzelgenehmigung müssen mit einem gültigen Einzelgenehmigungsbogen versehen werden	§ 27 Abs. 4	EG-FGV

Bewertung

Zweck der IP: Die Informationspflicht unterstreicht, dass Fahrzeuge mit einer Einzelgenehmigung nur im Straßenverkehr zugelassen sind, wenn sie mit einer gültigen Typgenehmigungsbogen oder einer entsprechenden Datenbestätigung versehen werden.

Vorgehen bei der Erfüllung der IP: Neue Fahrzeuge, für die eine Einzelgenehmigung (Artikel 24 der Richtlinie 2007/46/EG) erteilt wurde, dürfen im Inland zur Verwendung im Straßenverkehr nur feilgeboten, veräußert oder in den Verkehr gebracht werden, wenn sie mit einem gültigen Einzelgenehmigungsbogen (Artikel 24 Absatz 5 der Richtlinie 2007/46/EG) versehen sind.

Insgesamt handelt es sich bei dieser Informationspflicht um eine Zusammenfassung der § 13 Absatz 2 und 3 EG-FGV. Die Bewertung wurde dort vorgenommen.

Positive Aspekte der IP:
+ Aus dieser Informationspflicht ergeben sich keine erneuten Bürokratiekosten, da es sich um eine Zusammenfassung der Informationspflichten nach § 13 Absatz 2 und 3 EG-FGV handelt.

Negative Aspekte der IP:
- Fraglich ist, ob diese Informationspflicht gesondert aufgeführt werden muss, wenn sie vorangehende Informationspflichten lediglich zusammenfasst.

Ansatzpunkt zur Kostensenkung

--

Verbesserungsvorschläge
--
Notwendige Voraussetzungen für die Umsetzung des Verbesserungsvorschlages
--

Informations-pflicht(en)	Bezeichnung laut WebSKM-Datenbank	Paragraph	Gesetz
	Teile oder Ausrüstungen dürfen nur verkauft oder benutzt werden, wenn eine entsprechende Bescheinigung nachgewiesen wird	§ 27 Abs. 5	EG-FGV

Bewertung

Zweck der IP: Die Informationspflicht unterstreicht, dass Fahrzeuge mit einer Einzelgenehmigung nur im Straßenverkehr zugelassen sind, wenn der gültige Typgenehmigungsbogen oder eine entsprechende Datenbestätigung versehen werden.

Vorgehen bei der Erfüllung der IP: Teile oder Ausrüstungen nach Anhang XIII der Richtlinie 2007/46/EG dürfen zur Verwendung im Straßenverkehr nur feilgeboten, veräußert, in den Verkehr gebracht oder in Betrieb genommen werden, wenn für diese eine Autorisierung nach Artikel 31 der Richtlinie 2007/46/EG erteilt wurde und durch eine Bescheinigung nachgewiesen wird.

Positive Aspekte der IP:
+ Aus dieser Informationspflicht ergeben sich keine erneuten Bürokratiekosten, da es sich um eine Wiederholung der Informationspflichten nach § 14 Abs. 3 Satz 1 EG-FGV handelt. Die Bewertung wurde dort vorgenommen.

Negative Aspekte der IP:
- Fraglich ist, ob die Informationspflicht gesondert aufgeführt werden muss, wenn sie durch eine vorangehende Informationspflicht bereits abgedeckt wird.

Ansatzpunkt zur Kostensenkung
--
Verbesserungsvorschläge
--
Notwendige Voraussetzungen für die Umsetzung des Verbesserungsvorschlages
--

Informations-pflicht(en)	Bezeichnung laut WebSKM-Datenbank	Paragraph	Gesetz
	Der Hersteller hat den Nutzern alle relevanten Informationen zur Verfügung zu stellen	§ 28 Abs. 2	EG-FGV

Bewertung

Zweck der IP: Diese Informationspflicht stellt sicher, dass bei Fahrzeugen, Bauteilen oder selbständigen technischen Einheiten auf evtl. Verwendungseinschränkungen hingewiesen wird.

Vorgehen bei der Erfüllung der IP:
Für genehmigte Fahrzeuge, Bauteile oder selbständige technische Einheiten der Richtlinie

2007/46/EG, die feilgeboten, veräußert oder in den Verkehr gebracht werden sollen, muss ein Hersteller den Nutzern alle relevanten Informationen und erforderlichen Anweisungen zur Verfügung zu stellen. Aus den Informationen und Anweisungen müssen die geltenden besonderen Nutzungsbedingungen oder Nutzungseinschränkungen zu ersehen sein. **Positive Aspekte der IP:** + Der jeweilige Anwender oder Verwender der Fahrzeuge, der selbständigen technischen Einheiten oder Bauteile wird über die evtl. Einschränkungen informiert und erhält dementsprechende Einbauvorschriften. Für diese Informationspflicht besteht kein Verbesserungs- oder Vereinfachungspotenzial.
Ansatzpunkt zur Kostensenkung
--
Verbesserungsvorschläge
--
Notwendige Voraussetzungen für die Umsetzung des Verbesserungsvorschlages
--

7.3.4 Informationspflichten der StVZO

Teile der StVZO sind bereits in die FZV übergegangen; siehe Kapitel 7.3.7.

Informations-pflicht(en)	Bezeichnung laut WebSKM-Datenbank	Paragraph	Gesetz
200610190858332	Nachweis der Alleinvertriebsberechtigung von Importfahrzeugen aus Staaten außerhalb EG und EWR	§ 20 Abs. 1 Nr. 3	StVZO
Bewertung			
Zweck der IP: Diese Informationspflicht regelt den Nachweis der Alleinvertriebsberechtigung von Importfahrzeugen aus Staaten außerhalb EG und EWR. **Vorgehen bei der Erfüllung der IP:** Für die Fahrzeuge, die außerhalb des Geltungsbereichs dieser Verordnung hergestellt worden sind (Fahrzeuge aus Staaten außerhalb EG und EWR), kann dem Händler die Allgemeine Betriebserlaubnis erteilt werden. Er muss dazu seine Berechtigung zum alleinigen Vertrieb der Fahrzeuge im Geltungsbereich dieser Verordnung nachweisen. Der Nachweis erfolgt per Erklärung und Bescheinigung des Herstellers. Hinweis: Nach EG-RL sind im Typgenehmigungsverfahren nur Hersteller und deren Bevollmächtigte antragsberechtigt. Der Personenkreis nach § 20 Abs. 1 Nr. 3 StVZO ist nicht antragsberechtigt (vgl. §§ 4, 16 und 21 EG-FGV). In § 20 StVZO erhält er eine Ermächtigung, die ihm nach EG-Recht nicht zusteht. **Negative Aspekte der IP:** - Nach Aussagen des BMVBS geht diese Informationspflicht weit über die EU-Richtlinie hinaus. Es ist daher zu prüfen, ob eine Kürzung der Informationspflicht auf das Maß der entsprechenden EU-Richtlinie möglich ist. - Diese Informationspflicht ist für die antwortenden Personen der Händler-Befragung relevant, jedoch hält die Praxis diese Informationspflicht für nicht zweckmäßig.		
Ansatzpunkt zur Kostensenkung			

Kürzung der Informationspflicht
Verbesserungsvorschläge
Nach Aussagen des BMVBS geht diese Informationspflicht weit über die EU-Richtlinie hinaus. Sie ist daher zu kürzen.
Notwendige Voraussetzungen für die Umsetzung des Verbesserungsvorschlages
Es ist zu prüfen, ob eine Kürzung der Informationspflicht auf das Maß der entsprechenden EU-Richtlinie möglich ist.

Informations-pflicht(en)	Bezeichnung laut WebSKM-Datenbank	Paragraph	Gesetz
200610190858333	Fahrzeugbrief ausfüllen	§ 20 Abs. 3	StVZO

Bewertung

Zweck der IP: Diese Informationspflicht stellt sicher, dass nur genehmigte Typen auch einen Fahrzeugbrief erhalten und somit die Fahrzeuge den vorgeschriebenen Qualitäts- und Sicherheitsvorschriften entsprechen. Zusätzlich wird der Fahrzeugbrief in §12 FzV geregelt.

Vorgehen bei der Erfüllung der IP: Der Inhaber einer Allgemeinen Betriebserlaubnis (i.d.R. der Hersteller) für zulassungspflichtige Fahrzeuge füllt für jeden Typ einen Fahrzeugbrief aus. Die Vordrucke für die Briefe bezieht er vom Kraftfahrt-Bundesamt. In dem Brief trägt der Hersteller die Angaben über das Fahrzeug ein. Bei mehreren Herstellern trägt entweder jeder Beteiligte die Angaben für die von ihm hergestellten Teile ein oder ein Hersteller übernimmt das Ausfüllen des Briefes für alle Beteiligten. Der Brief muss dann von dem Inhaber der Allgemeinen Betriebserlaubnis unter Angabe der Firmenbezeichnung und des Datums unterschrieben werden. Dabei ist eine "Nachbildung der eigenhändigen Unterschrift durch Druck oder Stempel" zulässig. Der Fahrzeughalter erhält den Fahrzeugbrief.

Positive Aspekte der IP:
+ Eine originale Unterschrift des Herstellers ist nicht notwendig, was den Ausstellungsprozess für den Fahrzeugbrief erheblich vereinfacht. Andererseits kann so auch argumentiert werden, dass eine Unterschrift gar nicht notwendig und ein Stempel oder ein Siegel somit ausreichend ist.

+ Die Einrichtung einer Online-Plattform zur Anmeldung ist im Gespräch.

+ Vereinzelt können die Informationen dieser Informationspflicht anderweitig genutzt werden, wofür geht allerdings nicht aus der Händler-Befragung dieser Studie hervor.

Negative Aspekte der IP:
- Für den Kunden erhöht sich der Kaufpreis, wenn der Händler die Anmeldung für ihn durchführt. Dem Händler entstehen dadurch "nur" Service-Kosten.

Ansatzpunkt zur Kostensenkung
Siehe § 20 Abs. 3a StVZO Abschaffung des Fahrzeugbriefes als Eigentumsnachweis
Verbesserungsvorschläge
Siehe § 20 Abs. 3a StVZO In anderen EU-Ländern ist ein Fahrzeugbrief als Eigentumsnachweis nicht notwendig. Es stellt sich die Frage, ob er für Deutschland nicht ebenfalls obsolet ist.
Notwendige Voraussetzungen für die Umsetzung des Verbesserungsvorschlages
Siehe § 20 Abs. 3a StVZO

Die Beweiskraft der Angaben müsste auch in einer Nicht-Papier-Form gewährleistet sein. Ein funktionierendes Beispiel in Deutschland dafür ist die Steuererklärung mit dem ELSTER-Formular. Notwendige Rahmenbedingungen könnten in Anlehnung an diese geschaffen werden.

Informations-pflicht(en)	Bezeichnung laut WebSKM-Datenbank	Paragraph	Gesetz
2006101908583317	Datenbestätigung ausfüllen	§ 20 Abs. 3a	StVZO

Bewertung

Zweck der IP: Die Datenbestätigung stellt für den Erwerber eines Fahrzeuges den Nachweis darüber dar, dass das Fahrzeug zugelassen ist.

Vorgehen bei der Erfüllung der IP:
(1) Der Inhaber einer Allgemeinen Betriebserlaubnis für Fahrzeuge (der Hersteller) muss, für jedes dem Typ entsprechende zulassungspflichtige Fahrzeug eine Datenbestätigung ausfüllen. Die Datenbestätigung ist für die Zulassung eines Fahrzeuges erforderlich und wird daher dem Erwerber mitgegeben. Wenn der Hersteller für das betreffende Fahrzeug auch einen Fahrzeugbrief ausgestellt hat, übergibt er diesen gemeinsam mit der Datenbestätigung.

(2) Die Datenbestätigung muss fälschungserschwerend gestaltet sein, d.h. der Hersteller muss für den Druck Papier (DIN A 4) verwenden, das entweder durch farbige grafische Darstellung oder sein Wasserzeichen geschützt ist. Das Formular der Datenbestätigung kann unter http://www.jena.de/fm/41/Datenbestatigung_Muster_2d_StVZO.pdf gefunden werden. Dabei handelt es sich allerdings um ein nicht-ausfüllbares pdf-Dokument.

Sind mehrere Hersteller beteiligt, kann die Datenbestätigung von allen Herstellern gemeinsam oder von einem Hersteller für alle anderen und sich selbst ausgefüllt werden.

(3) Diese Informationspflicht ist ein nationaler Sonderfall (Die Datenbestätigung wird auch in § 6 FZV geregelt.). Sie entfällt sobald die Fahrzeuge auf europäischer Ebene genehmigt werden (Datenbestätigung erfolgt dann in Form von COC-Papieren). Die Datenbestätigung ist auch nicht erforderlich, wenn im Fahrzeugbrief die in der Datenbestätigung zusätzlich enthaltenden Angaben (wie Typ, Variante und Versionsschlüssel) vermerkt sind. Es ist anzustreben, alles über den Fahrzeugbrief zu erfassen.

Positive Aspekte der IP:
+ Der Nutzen dieser Informationspflicht liegt in der Rechtssicherheit für den Käufer, dass das Fahrzeug zugelassen ist.

Negative Aspekte der IP:
- Im Internet kann nur ein nicht-ausfüllbares pdf-Dokument gefunden werden. Ein direkt ausfüllbares Dokument würde die Dokumentationsleistung und damit die Bürokratiekosten reduzieren. Zudem würde die Aktualität des Dokuments sichergestellt.

- Das Formular ist durch seine Struktur mit vielen Querverweise komplex gestaltet: (1) Querverweise auf Ausfüllhinweise durch andere Vorschriften (4. Spalte, Fußnote 2) sollten aufgelöst werden und diese Hinweise besser direkt in das Formular einfließen. (2) Querverweise auf bereits ausgefüllte Zeilen im oberen Teil des Formulars sollten aufgelöst werden, in dem die Daten zu gleichen Themenblöcken an gleicher Stelle abgefragt werden (dies betrifft die Zeilen D.2 + 2.2, K + 6, P.3 + 10, R + 11, V.9 + 14.1). Ein klar strukturiertes Dokument würde die zeitlichen Aufwände und die damit verbundenen Bürokratiekosten erheblich reduzieren.

- Es ist unklar, warum die FIN eine optionale Angabe ist. Durch sie würden die Angaben in einigen Zeilen (wie D.2, D.3, E, 2, etc.) automatisch abgedeckt werden. Die FIN hat ja eben bereits die Aufgabe, ein bestimmtes Fahrzeug eindeutig zu identifizieren. Das Dokument der Datenbestätigung könnte somit erheblich gekürzt und die Bürokratiekosten gesenkt werden.

- Auf der zweiten Seite des Formulars (Fortsetzung) ist die Hersteller-Kurzbezeichnung und die FIN (Fahrzeug-Identifizierungsnummer) einzutragen. Auf der ersten Seite sind dies optionale Angaben der Tabelle. Besser wäre es, auch für die Archivierung der Datenbestätigungen, wenn auf jeder Seite die Hersteller-Kurzbezeichnung und die FIN als eindeutige Kennzeichen der Zuordnung erscheinen würden. - Diese Informationspflicht ist ein nationaler Sonderfall. Generell könnten alle erforderlichen Angaben der Datenbestätigung auch im Fahrzeugbrief vermerkt werden. Es ist somit anzustreben, alles über den Fahrzeugbrief zu erfassen. - Teilnehmer der Händler-Befragung geben an, dass diese Informationspflicht nicht sinnvoll bzw. zweckmäßig ist.
Ansatzpunkt zur Kostensenkung
(1) Elektronische Datenerfassung (2) Formularstruktur (3) Abschaffung der Informationspflicht
Verbesserungsvorschläge
(1) Ein direkt ausfüllbares Dokument oder die elektronische Datenerfassung werden empfohlen. Zu prüfen ist dabei die Beweiskraft des Papiers im Vergleich zur elektronischen Erfassung. (2) Querverweise auf Ausfüllhinweise durch andere Vorschriften (4. Spalte, Fußnote 2) auflösen und diese Hinweise direkt in das Formular einfließen lassen. Querverweise auf bereits ausgefüllte Zeilen im oberen Teil des Formulars auflösen, indem die Daten zu gleichen Themenblöcken an gleicher Stelle abgefragt werden (dies betrifft die Zeilen D.2 + 2.2, K + 6, P.3 + 10, R + 11, V.9 + 14.1). Die Hersteller-Kurzbezeichnung und die FIN als eindeutige Kennzeichen der Zuordnung in der Kopfzeile der Datenerfassung einheitlich vermerken. (3) Die Datenbestätigung und damit die Informationspflicht(en) zur Datenbestätigung können entfallen, wenn alle erforderlichen Angaben der Datenbestätigung auch im Fahrzeugbrief vermerkt werden.
Notwendige Voraussetzungen für die Umsetzung des Verbesserungsvorschlages
(1) Überarbeitung von rechtlichen Grundlagen zur Datensicherung, um die Beweiskraft sicherzustellen. (2) Formular neu strukturieren. (3) Prüfen, ob die Datenbestätigung durch den Fahrzeugbrief vollständig abgedeckt werden kann.

Informations-pflicht(en)	Bezeichnung laut WebSKM-Datenbank	Paragraph	Gesetz
2006101908583318	Datenbestätigung ausfüllen	§ 20 Abs. 3b	StVZO
Bewertung			

Zweck der IP: Diese Informationspflicht erleichtert die Typgenehmigung für Fahrzeuge der Bundeswehr.

Vorgehen bei der Erfüllung der IP: Für Fahrzeuge der Bundeswehr kann der Inhaber der Allgemeinen Betriebserlaubnis eine vereinfachte Zulassung erwirken, indem er die Datenbestätigung für eine ganze Fahrzeugserie ausstellen lässt. Er teilt die Fahrzeug-Identifizierungsnummer jedes einzelnen Fahrzeugs der Fahrzeugserie der Zentralen Militärkraftfahrtstelle mit.

Diese Sondergenehmigung für die Bundeswehr spart dem Hersteller den Datenaufwand durch Prüfungen weiterer Fahrzeuge.

Positive Aspekte der IP:
+ Dabei ist eine Dokumentation zur Typgenehmigung für alle Fahrzeuge gültig; das spart dem Hersteller den Datenaufwand durch Prüfungen weiterer Fahrzeuge.

Für diese Informationspflicht besteht kein Verbesserungspotenzial.

Ansatzpunkt zur Kostensenkung

--

Verbesserungsvorschläge

--

Notwendige Voraussetzungen für die Umsetzung des Verbesserungsvorschlages

--

Informations-pflicht(en)	Bezeichnung laut WebSKM-Datenbank	Paragraph	Gesetz
2006101908583319	Betriebserlaubnis für Fahrzeugteile ausfüllen	§ 22 Abs. 2	StVZO

Bewertung

Zweck der IP: Diese Informationspflicht bezweckt die Erteilung einer Betriebserlaubnis für Fahrzeugteile.

Vorgehen bei der Erfüllung der IP:
(1) Bei genehmigten Typen: Die Allgemeine Betriebserlaubnis für Fahrzeugteile erfolgt mit den gleichen Vorschriften wie für Fahrzeuge (§ 20). Zusätzlich muss der Inhaber einer Betriebserlaubnis für Fahrzeugteile die vorgeschriebenen Typzeichen auf jedem dem Typ entsprechenden Teil anbringen und eine Kopie der Betriebserlaubnis beifügen.

(2) Bei nicht typengenehmigten Fahrzeugteilen: Die Betriebserlaubnis für Fahrzeugteile, die nicht zu einem genehmigten Typ gehören, erfolgt mit den gleichen Vorschriften wie für Fahrzeuge mit nicht genehmigten Typen (§ 21). Das Gutachten des amtlich anerkannten Sachverständigen für den Kraftfahrzeugverkehr wird dabei in den Fahrzeugschein eingetragen.

Positive Aspekte der IP:
+ Für das Verfahren zur Allgemeinen Betriebserlaubnis von Fahrzeugteilen gelten die gleichen Vorschriften wie für Fahrzeuge. Damit wird das Verfahren für Unternehmen erleichtert. Zu den Verbesserungsvorschlägen siehe § 20 StVZO.

Für diese Informationspflicht besteht kein Verbesserungs- oder Vereinfachungspotenzial.

Ansatzpunkt zur Kostensenkung

--

Verbesserungsvorschläge

--
Notwendige Voraussetzungen für die Umsetzung des Verbesserungsvorschlages
--

Informations-pflicht(en)	Bezeichnung laut WebSKM-Datenbank	Paragraph	Gesetz
2006110609560815	Anerkennung von Kfz-Werkstätten zur Durchführung von Sicherheits-prüfungen und/oder Untersuchungen der Abgase sowie Schulung der ver-antwortlichen Personen und Fach-kräfte Anlage VIIIc Nrn. 2.1, 2.2, 2.3, 2.4, 2.5, 2.6, 2.7, 2.8, 2.9, 2.10 und Nr. 9	§ 29 i.V.m. Anlage VIIIc	StVZO

Bewertung

Zweck der IP: Mit dieser Informationspflicht wird sichergestellt, dass Kfz-Werkstätten, die Sicherheitsprüfungen (SU) und/oder Untersuchungen der Abgase (AU) durchführen, dafür zertifiziert sind und über entsprechend geschultes Fachpersonal verfügen.

Vorgehen bei der Erfüllung der IP: Die jeweilige Werkstatt stellt zunächst einen Antrag zur Anerkennung an die zuständige oberste Landesbehörde (nach StVZO die örtliche Behörde oder das KBA). Für den Antrag sind vorzulegen: ein Führungszeugnis des Geschäftsführers und ein Auszug aus dem Verkehrszentralregister, eine Bescheinigung der örtlich zuständigen Handwerkskammer über die Eintragung als Handwerksbetrieb, ein Nachweis über geschultes Fachpersonal (Sachkundenachweis) und einen Nachweis über die Erfüllung der Dokumentationspflichten bei den SU und AU, Nachweis einer ausreichenden Haftpflichtversicherung und ein Nachweis, dass die für die SU und AU erforderlichen Geräte in der Werkstatt vorhanden sind.

Die Anerkennungsbefugnis kann die zuständige Stelle auch auf die örtlich und fachlich zuständigen Kraftfahrzeuginnungen übertragen. Für das Verfahren der Anerkennung und des Widerrufs von Kraftfahrzeugwerkstätten zur Durchführung von SU und/oder AU und/oder AUK wird vom Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) mit Zustimmung der zuständigen Stelle eine Richtlinie im Verkehrsblatt bekannt gemacht.

Die vorgeschriebenen Schulungen und Wiederholungsschulungen können nur in anerkannten Schulungseinrichtungen durchgeführt werden. Außerdem wird auch hierfür vom BMVBS mit Zustimmung der zuständigen obersten Landesbehörden eine Richtlinie im Verkehrsblatt bekannt gemacht.

Positive Aspekte der IP:
+ Sicherheits- und Qualitätsausweis für Kunden, die in Werkstätten eine SU und/oder AU durchführen lassen.

+ Zertifikat ist für Werkstätten als ein "positives Verkaufsargument".

Für diese Informationspflicht bestehen keine Verbesserungspotenziale.

Ansatzpunkt zur Kostensenkung
--
Verbesserungsvorschläge
--
Notwendige Voraussetzungen für die Umsetzung des Verbesserungsvorschlages
--

Informations-pflicht(en)	Bezeichnung laut WebSKM-Datenbank	Paragraph	Gesetz
2006110609560816	Untersuchungsstellen zur Durchführung von Hauptuntersuchungen, Sicherheitsprüfungen, Untersuchungen der Abgase und wiederkehrenden Gasanlagenprüfungen Anlage VIIId Nr. 5	§ 29 i.V.m. Anlage VIIId	StVZO
Bewertung			
Zweck der IP: Mit dieser Informationspflicht wird sichergestellt, dass Kfz-Werkstätten die Sicherheitsprüfungen (SU) und/oder Untersuchungen der Abgase (AU) unter gleichen Voraussetzungen und nach gleichen technischen Standards durchführen. Die Mindestanforderungen an Untersuchungsstellen ergeben sich aus der Anlage. **Vorgehen bei der Erfüllung der IP:** Die jeweilige Werkstatt erbringt einen Nachweis, dass die für die SU und AU erforderlichen Geräte in der Werkstatt vorhanden sind. Der Nachweis erfolgt durch die jährliche Überprüfung seitens der Kfz-Innung. **Positive Aspekte der IP:** + Sicherheits- und Qualitätsausweis für Kunden, die in Werkstätten eine SU und/oder AU durchführen lassen. + Zertifikat ist für Werkstätten als ein "positives Verkaufsargument". Für diese Informationspflicht bestehen keine Verbesserungspotenziale.			
Ansatzpunkt zur Kostensenkung			
--			
Verbesserungsvorschläge			
--			
Notwendige Voraussetzungen für die Umsetzung des Verbesserungsvorschlages			
--			

Informations-pflicht(en)	Bezeichnung laut WebSKM-Datenbank	Paragraph	Gesetz
200611060956082	Druckgasanlagen und Druckbehälter	§ 41a Abs. 4	StVZO
Bewertung			

Zweck der IP: Diese Informationspflicht trägt zur sicheren und vorgesehenen Verwendung von Ausrüstungen und Bauteilen von verflüssigtem Gas (LPG) oder komprimiertem Erdgas (CNG) und deren ordnungsgemäßen Einbau durch die Erbringung der notwendigen Informationen wie Anleitungen bei.

Vorgehen bei der Erfüllung der IP: Hersteller von Bauteilen für Ausrüstungen von verflüssigtem Gas (LPG) oder komprimiertem Erdgas (CNG) oder deren Nachrüstsysteme oder von diesbezüglichen speziellen Bauteilen müssen diesen die notwendigen Informationsunterlagen für den Einbau, die sichere Verwendung während der vorgesehenen Betriebsdauer und die empfohlenen Wartungen beifügen. Den für den Einbau, den Betrieb und die Prüfungen verantwortlichen Personen muss der Hersteller diese Unterlagen bei Bedarf zur Verfügung zu stellen.

In der Praxis werden dazu oft direkt an der Gasanlage oder dem Bauteil entsprechende Beschilderungen vom Hersteller angebracht.

Positive Aspekte der IP:
+ Die verantwortlichen Personen, die für den Einbau, den Betrieb und die Prüfungen von Ausrüstungen und Bauteilen von verflüssigtem Gas (LPG) oder komprimiertem Erdgas (CNG) verantwortlich sind, erhalten vom Hersteller die erforderlichen originären Unterlagen.

+ Für den Hersteller ist das gleichzeitig eine Rückversicherung, dass seine Ausrüstungen und Bauteile von verflüssigtem Gas (LPG) oder komprimiertem Erdgas (CNG) ordnungsgemäß eingebaut und verwendet werden.

Für diese Informationspflicht besteht kein Verbesserungs- oder Vereinfachungspotenzial.

Ansatzpunkt zur Kostensenkung
--
Verbesserungsvorschläge
--
Notwendige Voraussetzungen für die Umsetzung des Verbesserungsvorschlages
--

Informations-pflicht(en)	Bezeichnung laut WebSKM-Datenbank	Paragraph	Gesetz
200611060956083	Gassystemeinbauprüfungen und sonstige Gasanlagenprüfungen Anlage XVII Abschnitt 2.4	§ 41a Abs. 5 und 6	StVZO
Bewertung			

Zweck der IP: Die Informationspflicht stellt sicher, dass Gasanlagen- und Gassystemeinbauprüfungen nur von anerkanntem Fachpersonal durchgeführt wird und dass nach jeder Reparatur der Gasanlage eine erneute Gasanlagenprüfung stattfindet.

Vorgehen bei der Erfüllung der IP: Nach der durchgeführten Prüfung hat die jeweilige Werkstatt oder ein sonstiger Prüfer einen Nachweis auszufüllen. Dieser Nachweis muss nach einem vom BMVBS bekanntgegebenen Muster erfolgen, welches fälschungserschwerend auszufüllen ist. Das heißt, der Nachweis erhält ein Nachweis-Siegel mit Prägenummer. Der Nachweis ist mit folgenden Angaben auszufüllen: Art der Prüfung, erstes Betriebsjahr des Fahrzeugs, Hersteller des Fahrzeugs einschließlich seiner Schlüsselnummer, Fahrzeugart und Fahrzeugtyp einschließlich Schlüsselnummern, Fahrzeug-Identifizierungsnummer (FIN), Datum, Name, Anschrift und Prüfort sowie Unterschrift der prüfenden Stelle, Ergebnisse der Einzelprüfungen, Ergebnis der Gesamtprüfung, bei Gassystemeinbauprüfungen zusätzlich die in den Fahrzeugdokumenten zu ändernden Angaben als Empfehlung für die Zulassungsbehörde, Kontrollnummer der Kraftfahrzeugwerkstatt, Nachweis-Siegel mit Prägenummer oder Unterschrift mit Prüfstempel und Kennnummer des für die Prüfung Verantwortlichen, Angaben über die bei der Prüfung festgestellten Mängel und schließlich der Hinweis auf die Wiedervorführpflicht für den Halter. Die Werkstatt bzw. Prüfstelle händigt dem Halter den Nachweis aus. Automobilhändler geben ihren Kunden dafür ein Garantieheft, in welchem die Untersuchungen „abgestempelt“ werden.

Positive Aspekte der IP:
+ Durch den Hinweis auf die Wiedervorführpflicht für den Halter wird sichergestellt, dass jedes zugelassene Fahrzeug einer Gasanlagenprüfung unterzogen wird, was zur Sicherheit für Fahrzeug und Fahrer, aber auch zur Einhaltung von Umweltauflagen beiträgt.
+ Der Kunde hat einen Nachweis über die Erfüllung seiner Sorgfaltspflicht.

Negative Aspekte der IP:
- Die erforderlichen Angaben in dem Nachweis erscheinen obsolet, da sie in keinem direkten Zusammenhang mit der Gasanlagen- bzw. Gassystemeinbauprüfung stehen. Sie können ggf. entfallen, um die Nachweiserbringung zu verkürzen. Dazu zählen die folgenden Angaben: Jahr, in dem das Fahrzeug erstmals in den Verkehr gekommen ist; Hersteller des Fahrzeugs einschließlich seiner Schlüsselnummer, Fahrzeugart und Fahrzeugtyp einschließlich Schlüsselnummern, da das Fahrzeug bereits über seine FIN eindeutig zuordenbar ist.

Ansatzpunkt zur Kostensenkung

Angaben im Nachweisformular

Verbesserungsvorschläge

Kürzen des Nachweisformulares auf die wesentlichsten Angaben (bspw. Entfallen der Jahresangabe, in dem das Fahrzeug erstmals in den Verkehr gekommen ist), Streichen redundanter Angaben (bspw. Hersteller des Fahrzeugs einschließlich seiner Schlüsselnummer, Fahrzeugart und Fahrzeugtyp einschließlich Schlüsselnummern, da das Fahrzeug bereits über seine FIN eindeutig zuordenbar ist).

Notwendige Voraussetzungen für die Umsetzung des Verbesserungsvorschlages

Überarbeitung des Nachweisformulares

Informationspflicht(en)	Bezeichnung laut WebSKM-Datenbank	Paragraph	Gesetz
200611060956084	Anerkennung von Kraftfahrzeugwerkstätten zur Durchführung von Gassystemeinbauprüfungen oder wiederkehrenden und sonstigen Gasanlagenprüfungen	§ 41a Abs. 7	StVZO

Bewertung
Zweck der IP: Diese Informationspflicht stellt sicher, dass Kraftfahrzeugwerkstätten, die Gassystemeinbauprüfungen und Gasanlagenprüfungen durchführen, auch dafür anerkannte Werkstätten sind und dass ihr Personal entsprechend geschult ist. **Vorgehen bei der Erfüllung der IP:** Für die Anerkennung als Prüfstelle für Gasanlagen müssen Werkstätten folgende Voraussetzungen erfüllen: ein persönliches Führungszeugnis des Geschäftsführers und ein Auszug aus dem Verkehrszentralregister vorlegen, eine Bescheinigung der örtlich zuständigen Handwerkskammer über seine Handwerksrolle vorlegen, eine ausreichende Haftpflichtversicherung zur Deckung aller im Zusammenhang mit den Prüfungen entstehenden Ansprüchen nachweisen, die in der Werkstatt zuständigen Fachkräfte namentlich benennen, einen Nachweis über die entsprechende Vorbildung und ausreichende Erfahrungen auf dem Gebiet der Kraftfahrzeugtechnik der benannten Personen erbringen (Zeugnisse der Abschlussprüfungen in den entsprechenden Berufen) sowie mindestens eine Person mit Meisterprüfungsabschluss benennen, einen Nachweis von entsprechenden Schulungen erbringen. Des Weiteren muss für die Anerkennung als Prüfstelle für Gasanlagen eine Dokumentation der Betriebsorganisation erstellt werden, die interne Regeln enthält, nach denen eine ordnungsgemäße Durchführung und Nachweisführung der Prüfungen sichergestellt ist. Die Anerkennung der Kraftfahrzeugwerkstätten obliegt dabei der zuständigen obersten Landesbehörde bzw. den nach Landesrecht zuständigen Stellen, die jeweils die Befugnis auf die örtlich und fachlich zuständigen Kraftfahrzeuginnungen übertragen können. Die Anerkennungsstelle übt die Aufsicht über die anerkannten Kraftfahrzeugwerkstätten aus, die selbst überprüfen oder überprüfen lassen kann. Die vorgeschriebenen Schulungen können nur in anerkannten Schulungseinrichtungen durchgeführt werden. Außerdem wird vom Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung mit Zustimmung der zuständigen obersten Landesbehörden eine Richtlinie im Verkehrsblatt bekannt gemacht. Die Wiederholungsschulungen müssen innerhalb von drei Jahren vorgenommen werden, um die Fachkunde zu aktualisieren. **Positive Aspekte der IP:** + Sicherheits- und Qualitätsausweis für Kunden, die in Werkstätten eine SU und/oder AU durchführen lassen. + Durch die 3-Jahresfrist für Wiederholungsprüfungen wird der neuste Stand der Technik und damit ein hohes Maß an Qualität und Sicherheit der Prüfung und der Gasanlagen sichergestellt. **Negative Aspekte der IP:** - sehr umfangreiche Angaben sind bei der Anerkennung nachzuweisen. Bspw. ist fraglich, ob tatsächlich ein persönliches Führungszeugnis des Geschäftsführers und ein Auszug aus dem Verkehrszentralregister vorzulegen sind.
Ansatzpunkt zur Kostensenkung
Angaben und Nachweise im Anerkennungsprozess reduzieren
Verbesserungsvorschläge
Kürzen der Nachweispflichten auf die wesentlichsten Angaben, die für die Sicherstellung einer ordnungsgemäßen Gasanlagen- und Gassystemeinbauprüfung erforderlich sind
Notwendige Voraussetzungen für die Umsetzung des Verbesserungsvorschlages
Prüfen, welche Angaben wirklich erforderlich sind. Kürzen der Nachweispflichten.

Informations-pflicht(en)	Bezeichnung laut WebSKM-Datenbank	Paragraph	Gesetz

200611060956085	Erstmalige Meldung der Schulungsstätte	§ 41a Abs. 7 und Anlage XVII a Abschnitt 7.2	StVZO

Bewertung

Zweck der IP: Diese Informationspflicht stellt sicher, dass Kraftfahrzeugwerkstätten, die Gassystemeinbauprüfungen und Gasanlagenprüfungen durchführen, das dafür entsprechend geschulte Personal haben.

Vorgehen bei der Erfüllung der IP: Die vorgeschriebenen Schulungen können nur in anerkannten Schulungseinrichtungen durchgeführt werden. Diese Schulungsstätten sind den zuständigen obersten Landesbehörden oder den zuständigen Stellen nach Landesrecht sowie dem Bundesinnungsverband des Kraftfahrzeughandwerks (53040 Bonn, Postfach 15 01 62) unaufgefordert zu melden. Der Bundesinnungsverband des Kraftfahrzeughandwerks erfasst zentral die Schulungsstätten und übersendet den zuständigen obersten Landesbehörden und dem Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung jeweils zu Beginn eines Jahres eine aktuelle Zusammenfassung aller Schulungsstätten. Wird die Schulungstätigkeit eingestellt, ist ebenso eine Meldung an die zuständigen obersten Landesbehörden oder die zuständigen Stellen nach Landesrecht sowie das Bundesinnungsverband des Kraftfahrzeughandwerks (53040 Bonn, Postfach 15 01 62) unaufgefordert zu richten.

Händler lassen in der Regel ihre Mitarbeiter direkt bei ihrem Hersteller (bspw. Renault) schulen. Damit erbringen sie automatisch den Schulungsnachweis gegenüber dem Hersteller. Dieser Nachweis ist für Händler und Werkstätten gegenüber ihren Herstellern notwendig, um bei diesem überhaupt Gasanlagen bestellen zu können. Möglich sind aber auch Schulungen bei der technischen Akademie des Kfz-Gewerbes.

Positive Aspekte der IP:
+ Durch die Pflicht, Personal nur bei anerkannten Schulungseinrichtungen schulen zu lassen, kann die Werkstatt ein hohes Maß an Qualität und Sicherheit bei der Durchführung der Gasanlagen- und Gassystemeinbauprüfungen durch sein Fachpersonal nachweisen und sicherstellen.

+ Durch die Schulungen bei anerkannten Schulungseinrichtungen wird der neuste Stand der Technik und damit ein hohes Maß an Qualität und Sicherheit der Prüfung und der Gasanlagen sichergestellt.

Negative Aspekte der IP:
- Die Meldung könnte alternativ die Schulungsstätte übernehmen. So würden viele Einzelmeldungen durch die Werkstätten bei den zuständigen Stellen wesentlich reduziert; für die einzelnen Werkstätten würde der administrative Vorgang der Meldung entfallen, sie würden durch ihre Teilnahme an der Schulung automatisch eine unaufgeforderte Meldung abgeben.

Ansatzpunkt zur Kostensenkung

Übernahme der Meldung durch die Schulungsstätte

Verbesserungsvorschläge

Die Meldung wird von der Schulungsstätte übernommen. So werden viele Einzelmeldungen durch die Werkstätten bei den zuständigen Stellen wesentlich reduziert; für die einzelnen Werkstätten entfällt der administrative Vorgang der Meldung, sie geben durch ihre Teilnahme an der Schulung automatisch eine unaufgeforderte Meldung ab.

Notwendige Voraussetzungen für die Umsetzung des Verbesserungsvorschlages

Nach jeder Schulung werden die Teilnehmerlisten an die zuständigen Stellen weitergeleitet.

Informations-pflicht(en)	Bezeichnung laut WebSKM-Datenbank	Paragraph	Gesetz
200805261509121	Meldung von Veränderungen bei anerkannten Kraftfahrzeugstätten und Schulungsstätten	§ 41a Abs. 7 und Anlage XVII a Abschnitt 9	StVZO
Bewertung			
Zweck der IP: Die Informationspflicht stellt sicher, dass Gasanlagen- und Gassystemeinbauprüfungen nur von anerkanntem Fachbetrieben durchgeführt wird und diese Fachbetriebe jederzeit die gesetzlichen Anforderungen erfüllen. Veränderungen sind daher umgehend anzumelden. Gleiches gilt für Schulungsstätten. **Vorgehen bei der Erfüllung der IP:** Kraftfahrzeugwerkstätten werden für die Durchführung der Gassystemeinbauprüfungen und Gasanlagenuntersuchungen nach Anlage XVIIa StVZO anerkannt. Schulungen müssen entsprechend erfolgen. (1) Kommt es zu Veränderungen bei anerkannten Kraftfahrzeugwerkstätten, die ihre Anerkennung beeinflussen können, so müssen die Kraftfahrzeugwerkstätten diese Änderungen der zuständigen Anerkennungsstelle unaufgefordert mitteilen. Zuwiderhandlungen können andernfalls zum Widerruf der Anerkennung führen. (2) Kommt es zu Veränderungen bei anerkannten Schulungsstätten, die Einfluss auf die Schulung haben, so müssen die Schulungsstätten diese Änderungen der zuständigen Anerkennungsstelle (zuständigen obersten Landesbehörden oder die von ihnen bestimmten oder nach Landesrecht zuständigen Stellen) unaufgefordert mitteilen. Die Mitteilung erfolgt schriftlich bei der zuständigen Innung des Kfz-Gewerbes. Bei Zuwiderhandlungen können andernfalls die genannten Stellen die Durchführungen von Schulungen untersagen. **Positive Aspekte der IP:** + Die Mitteilung erfolgt schriftlich bei der zuständigen Innung des Kfz-Gewerbes. In der Praxis ist dafür lediglich ein Brief notwendig. Erhebliche Bürokratiekosten entstehen dadurch nicht. Für diese Informationspflicht besteht kein Verbesserungs- oder Vereinfachungspotenzial.			
Ansatzpunkt zur Kostensenkung			
--			
Verbesserungsvorschläge			
--			
Notwendige Voraussetzungen für die Umsetzung des Verbesserungsvorschlages			
--			

Informations-pflicht(en)	Bezeichnung laut WebSKM-Datenbank	Paragraph	Gesetz
200611060956081	Nachweis der Übereinstimmung mit der Richtlinie 96/53/EG	§ 59a	StVZO
Bewertung			

Zweck der IP: Diese Informationspflicht stellt sicher, dass die Maße (Länge, Breite, Höhe, Gewicht) von Straßenfahrzeugen für die innergemeinschaftliche Infrastruktur geeignet und diese Fahrzeuge somit nutzbar sind.

Vorgehen bei der Erfüllung der IP: Vom Hersteller ist ein Nachweis zu erbringen, dass die von ihm produzierten Straßenfahrzeuge die gesetzlich festgelegten höchstzulässigen Abmessungen und höchstzulässigen Gewichte (Richtlinie 96/53/EG des Rates (http://www.euro-combi.de/dwl/EU-Richtlinie%2096-53.pdf)) nicht überschreiten.

(1) Der Nachweis muss den im Anhang zu dieser Vorschrift genannten Bestimmungen entsprechen. Der Nachweis über das Fahrzeuggewicht wird bei der Zulassung erbracht. Das Formular, welches Anwendung findet, ist die sogenannte TÜV-Tabelle. Die Tabelle wird von der zuständigen Fachabteilung des Herstellers gefüllt und durch die Typprüfung zur Verfügung gestellt.

(2) Die Typprüfung erbringt diesen Nachweis dem TÜV gegenüber bei der Zertifizierung.

Positive Aspekte der IP:
+ Straßenfahrzeuge überschreiten nicht die genormten Maße, so dass sie sich ungehindert im innergemeinschaftlichen Straßenverkehr (der für dies Maximalmaße ausgelegten Infrastruktur) ungehindert bewegen können.

An dieser Informationspflicht besteht kein Vereinfachungs- oder Verbesserungspotenzial.

Ansatzpunkt zur Kostensenkung
--
Verbesserungsvorschläge
--
Notwendige Voraussetzungen für die Umsetzung des Verbesserungsvorschlages
--

Informations-pflicht(en)	Bezeichnung laut WebSKM-Datenbank	Paragraph	Gesetz
2006101908583315	Ausnahmegenehmigung für Inverkehrbringen nicht handelsfähiger Kfz	§ 70 Abs. 1 Nr. 5	StVZO
Bewertung			
Zweck der IP: Ausnahmegenehmigung für Inverkehrbringen nicht handelsfähiger Kfz wie Lagerfahrzeuge **Vorgehen bei der Erfüllung der IP:** Wenn für ein Lagerfahrzeug, für welches durch Inkrafttreten neuer oder geänderter Vorschriften die Allgemeine Betriebserlaubnis nicht mehr gilt, kann der Inhaber der Allgemeinen Betriebserlaubnis beim Kraftfahrt-Bundesamt (KBA) einen Antrag für das Inverkehrbringen dieses Fahrzeuges stellen. Dazu muss der Inhaber folgende Angaben machen: Nummer der Allgemeinen Betriebserlaubnis mit Angabe des Typs und der betroffenen Ausführung(en), genaue Beschreibung der Abweichungen von den neuen oder geänderten Vorschriften, Gründe, aus denen ersichtlich wird, warum die Lagerfahrzeuge die neuen oder geänderten Vorschriften nicht erfüllen können, Anzahl der betroffenen Fahrzeuge mit Angabe der Fahrzeugidentifizierungs-Nummern oder -Bereiche, gegebenenfalls mit Nennung der Typ- und/oder Ausführungs-Schlüsselnummern, Bestätigung, dass die Lagerfahrzeuge die bis zum Inkrafttreten der neuen oder geänderten Vorschriften geltenden Vorschriften vollständig erfüllen, Bestätigung, dass die aufgeführten Fahrzeuge sich in Deutschland oder in einem dem Kraftfahrt-Bundesamt im Rahmen des Typgenehmigungsverfahrens benannten Lager befinden. Dies gilt immer nur für die Bedingungen der Erstzulassung. Die Vorschriften zum Zeitpunkt der Erstzulassung müssen immer erfüllt werden. Übergangsbestimmungen regeln im Besonderen die Bedingungen für bestehende Genehmigungen. **Positive Aspekte der IP:** + Formulare sind im Internet verfügbar (http://www.regierung.schwaben.bayern.de/wirfusie/Genehmigungen/Bereich_2/StVZO_Ausnahmen.php?PFAD=/index.php:/ index2.php:/Aufgaben/Bereich_2/Bereich_2.php). Sie können direkt in pdf oder Word ausgefüllt werden. Weiterhin enthalten die Formulare Erläuterungen, was beim Ausfüllen zu beachten ist. + Für die Beantragung einer Neuerteilung, einer Umschreibung, einer Ergänzung und einer Verlängerung einer Ausnahmegenehmigung nach § 70 StVZO kann das oben benannte Formular jeweils verwendet werden, was für eine schnelle und unkomplizierte Erfüllung der Informationspflicht positiv ist. Für die Informationspflicht bestehen keine Ansatzpunkte zur Verbesserung oder Vereinfachung.			
Ansatzpunkt zur Kostensenkung			
--			
Verbesserungsvorschläge			
--			
Notwendige Voraussetzungen für die Umsetzung des Verbesserungsvorschlages			
--			

Informations-pflicht(en)	Bezeichnung laut WebSKM-Datenbank	Paragraph	Gesetz
2006110609560810	Durchführung der Prüfungen von Fahrtschreibern und Kontrollgeräten Anlage XVIIIa, Abschnitt 3.3	zu § 57b Abs. 1	StVZO

Bewertung
Zweck der IP: Diese Informationspflicht stellt die ordnungsgemäße Funktionsweise eines Fahrtschreibers oder ähnlichen Kontrollgerätes sicher. **Vorgehen bei der Erfüllung der IP:** Halter, deren Kraftfahrzeuge mit einem Fahrtschreiber oder einem Kontrollgerät ausgerüstet sein müssen, haben auf ihre Kosten die Fahrtschreiber oder die Kontrollgeräte darauf prüfen zu lassen, dass Einbau, Zustand, Messgenauigkeit und Arbeitsweise vorschriftsmäßig sind. Bestehen keine Bedenken gegen die Vorschriftsmäßigkeit, so muss der Hersteller oder die Werkstatt auf oder neben dem Fahrtschreiber oder dem Kontrollgerät gut sichtbar und dauerhaft ein Einbauschild anbringen. Das Einbauschild muss plombiert sein, es sei denn, dass es sich nicht ohne Vernichtung der Angaben entfernen lässt. Der Halter hat dafür zu sorgen, dass das Einbauschild die vorgeschriebenen Angaben enthält, plombiert sowie vorschriftsmäßig angebracht und weder verdeckt noch verschmutzt ist. **Positive Aspekte der IP:** + Diese Informationspflicht stellt die ordnungsgemäße Funktionsweise eines Fahrtschreibers oder ähnlichen Kontrollgerätes im primären Interesse des Halters sicher, der mit dem Fahrtschreiber oder Kontrollgerät alle Fahrten mit diesem Fahrzeug dokumentiert oder dokumentieren muss. Für diese Informationspflicht besteht kein Verbesserungs- oder Vereinfachungspotenzial.
Ansatzpunkt zur Kostensenkung
--
Verbesserungsvorschläge
--
Notwendige Voraussetzungen für die Umsetzung des Verbesserungsvorschlages
--

Informations-pflicht(en)	Bezeichnung laut WebSKM-Datenbank	Paragraph	Gesetz
2006110609560813	Anerkennung von Kraftfahrzeugwerkstätten Fahrtschreiber zur Durchführung von Prüfungen sowie Schulung der mit der Prüfung beauftragten Fachkräfte Anlage XVIIId, Abschnitte 3.2, 3.3, 8.2 und 10.	zu § 57b Abs. 3 und 4	StVZO
Bewertung			
Zweck der IP: Diese Informationspflicht stellt sicher, dass nur amtlich anerkannten Fahrtschreiber- oder Kontrollgerätehersteller oder anerkannte Kraftfahrzeugwerkstätten die Prüfungen der Fahrtschreiber und Kontrollgeräte sowie deren Einbauprüfungen durchführen. **Vorgehen bei der Erfüllung der IP:** Die Anerkennung der Prüfstellen (Fahrtschreiber- oder Kontrollgerätehersteller oder Kraftfahrzeugwerkstätten) für Prüfungen der Fahrtschreiber und Kontrollgeräte sowie deren Einbauprüfungen obliegt der obersten Landesbehörde oder den zuständigen Stellen nach Landesrecht. Für die Anerkennung muss der Fahrtschreiber- oder Kontrollgerätehersteller nachweisen, dass er Inhaber einer Allgemeinen Bauartgenehmigung für Fahrtschreiber (§ 22a StVZO) oder einer EG-Bauartgenehmigung für Kontrollgeräte (EWG-Verordnung Nr. 3821/85) ist. Weiterhin sind ein Führungszeugnis und ein Auszug aus dem Verkehrszentralregister jeweils für die verantwortlichen Fachkräfte vorzulegen, vorgeschriebene Schulungen und Wiederholungsschulungen nachzuweisen. Die für die Durchfüh-			

rung von Prüfungen der Fahrtschreiber und Kontrollgeräte verantwortlichen Fachkräfte müssen über eine entsprechende Vorbildung und ausreichende Erfahrungen auf dem Gebiet der Kraftfahrzeugtechnik verfügen. Dazu sind Abschlusszeugnisse einzureichen.

Kraftfahrzeugwerkstätten müssen zusätzlich sicherstellen, dass sie eine ordnungsgemäße Handhabung der bei ihnen vorhanden der Fahrtschreiber und Kontrollgeräte verfolgen. Die Werkstatt muss dazu innerhalb der Werkstatt die sichere und gegen unbefugte Zugriffe geschützte Aufbewahrung von Werkstattkarten gewährleisten und darf diese außerhalb der Werkstatt nur zum ordnungsgemäßen Gebrauch von der verantwortlichen Fachkraft mitführen lassen. Verlust oder Diebstahl der Werkstattkarte muss die Werkstatt der ausgebenden Behörde oder Stelle unverzüglich melden. Weiterhin führt die Kraftfahrzeugwerkstatt zu Kontrollzwecken ein kontinuierliches Nachweisbuch über die jeweilige Verwendung der Werkstattkarten. Zu diesem Zweck werden die Daten des Speicherchips der Werkstattkarten regelmäßig auf einen externen Datenträger der Werkstatt kopiert. Die Daten werden mindestens drei Jahre gespeichert.

Nach der Anerkennung der Prüfstelle, übt die Anerkennungsstelle die Aufsicht über die anerkannten Unternehmen aus. Sie prüft oder lässt prüfen, ob die sich aus der Anerkennung ergebenden Pflichten erfüllt werden, ob die Prüfungen der Fahrtschreiber und Kontrollgeräte durch den Antragsteller ordnungsgemäß durchgeführt, dokumentiert und nachgewiesen worden sind und in welchem Umfang von der Anerkennung Gebrauch gemacht worden ist.

Positive Aspekte der IP:
+ Der ordnungsgemäße Umgang mit den Werkstattkarten wird sichergestellt.

+ Nur amtlich anerkannte Prüfstellen dürfen die Prüfungen durchführen. Dies gewährleistet ein hohes Maß an Qualität und Sicherheit.

+ Digitalisierte Datenhaltung.

Negative Aspekte der IP:
- Sehr umfangreiche Angaben sind bei der Anerkennung nachzuweisen. Bspw. ist fraglich, ob tatsächlich ein persönliches Führungszeugnis jeder verantwortlichen Fachkraft und ein Auszug aus dem Verkehrszentralregister vorzulegen ist.

Ansatzpunkt zur Kostensenkung

Angaben und Nachweise im Anerkennungsprozess reduzieren

Verbesserungsvorschläge

Kürzen der Nachweispflichten auf die wesentlichsten Angaben, die für die Sicherstellung (1) einer ordnungsgemäßen Prüfung der Kontrollgeräte und (2) einen ordnungsgemäßen Umgang mit den Werkstattkarten erforderlich sind.

Notwendige Voraussetzungen für die Umsetzung des Verbesserungsvorschlages

Prüfen, welche Angaben wirklich erforderlich sind. Kürzen der Nachweispflichten.

Informations-pflicht(en)	Bezeichnung laut WebSKM-Datenbank	Paragraph	Gesetz
2006110609560811	Prüfstellen für die Durchführung von Prüfungen der Fahrtschreiber und Kontrollgeräte Anlage XVIIIb, Abschnitt 2.3	zu § 57b Abs. 3 und 4	StVZO

Bewertung

Zweck der IP: Diese Informationspflicht stellt sicher, dass nur amtlich anerkannten Fahrtschreiber- oder Kontrollgerätehersteller oder anerkannte Kraftfahrzeugwerkstätten die Prüfungen der Fahrtschreiber und Kontrollgeräte sowie deren Einbauprüfungen durchführen. Die Prüfstellen unterliegen dabei einer Unterrichtungspflicht.

Vorgehen bei der Erfüllung der IP: Die Prüfstellen müssen sicherstellen, dass die für die Durchführung der Prüfung eingesetzten verantwortlichen Fachkräfte die erforderlichen Unterlagen bereit und auf dem aktuellen Stand halten. Zu den Unterlagen gehören die für die Durchführung von Prüfungen der Fahrtschreiber und Kontrollgeräte einschlägigen Vorschriften der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung in der jeweils aktuellen Fassung, die im Verkehrsblatt - Amtsblatt des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung der Bundesrepublik Deutschland - veröffentlichten Richtlinien, die für die Durchführung der Prüfung erforderlich sind, Technische Daten und Prüfanleitungen der in Frage kommenden Fahrtschreiber und Kontrollgeräte und eine Übersicht über die erfolgte Schulung der zur Prüfung eingesetzten Fachkräfte unter Angabe der Art der Schulung und des Datums, bis zu dem die Schulung der jeweiligen Fachkraft spätestens erneut durchgeführt werden muss.

Positive Aspekte der IP:
+ Die ordnungsgemäße Durchführung der Prüfungen nach den aktuellen Richtlinien und nach aktuellem Stand der Technik wird sichergestellt.

+ Unterstützung der Arbeit des Fachpersonal durch leicht zugängliche Informationsquellen bei Fragen zu den aktuellen Bestimmungen bzgl. der Prüfungen von Fahrtschreibern und Kontrollgeräten.

Für diese Informationspflicht besteht kein Verbesserungs- oder Vereinfachungspotenzial.

Ansatzpunkt zur Kostensenkung
--
Verbesserungsvorschläge
--
Notwendige Voraussetzungen für die Umsetzung des Verbesserungsvorschlages
--

Informations-pflicht(en)	Bezeichnung laut WebSKM-Datenbank	Paragraph	Gesetz
2006110609560812	Anerkennung von Fahrtschreiber- und Kontrollgeräteherstellern und von Fahrzeugherstellern oder Fahrzeugimporteuren zur Durchführung von Prüfungen Anlage XVIIIc, Abschnitt 7.	zu § 57b Abs. 3 und 4	StVZO
Bewertung			

Zweck der IP: Diese Informationspflicht stellt sicher, dass die Anerkennung der amtlich anerkannten Fahrtschreiber- oder Kontrollgerätehersteller oder anerkannte Kraftfahrzeugwerkstätten aufrechterhalten bleibt. **Vorgehen bei der Erfüllung der IP:** Die zur Durchführung der Prüfung anerkannten Fahrtschreiber- oder Kontrollgerätehersteller sowie die anerkannten sonstigen Prüfer teilen alle Veränderungen, die ihre Anerkennung beeinflussen können, der Anerkennungsstelle unverzüglich und unaufgefordert mit. Die Mitteilung erfolgt schriftlich bei der zuständigen Innung des Kfz-Gewerbes. **Positive Aspekte der IP:** + Die Anerkennungsstelle erhält zeitnah Kenntnis von etwaigen Änderungen und kann ggf. unterstützend eingreifen. + Die zugelassene Prüfstelle sichert Ihre Arbeitsberechtigung. + Die Mitteilung erfolgt schriftlich bei der zuständigen Innung des Kfz-Gewerbes. In der Praxis ist dafür lediglich ein Brief notwendig. Erhebliche Bürokratiekosten entstehen dadurch nicht. Für diese Informationspflicht besteht kein Verbesserungs- oder Vereinfachungspotenzial.
Ansatzpunkt zur Kostensenkung
--
Verbesserungsvorschläge
--
Notwendige Voraussetzungen für die Umsetzung des Verbesserungsvorschlages
--

7.3.5 Informationspflichten der 28. BImSchV

Informations-pflicht(en)	Bezeichnung laut WebSKM-Datenbank	Paragraph	Gesetz
200611151255391	Antrag auf Verlängerung der Fristen nach § 2	§ 3 Abs. 1	28. BImSchV
Bewertung			

Zweck der IP: Die Informationspflicht ermöglicht es, dass ein Hersteller von Motoren seinen Lagerbestand auf Antrag noch in Verkehr bringen darf, obwohl korrespondierende Fristen bereits verstrichen sind.

Vorgehen bei der Erfüllung der IP: Auf Antrag eines Herstellers von Motoren aus auslaufenden Serien, die sich noch auf Lager befinden, verlängert die Genehmigungsbehörde die Fristen um zwölf Monate. Dazu muss der Antrag folgende Auskünfte enthalten (Artikel 10 Abs. 2 erster bis fünfter Anstrich der Richtlinie 97/68/EG): eine Liste der neuen Motoren, die nicht innerhalb der Frist(en) in den Verkehr gebracht werden, eine technische und/oder wirtschaftliche Begründung für die Verlängerung der Fristen, die Typgenehmigung(en) für die betreffenden Motoren, einen Nachweis, dass die betreffenden Motoren innerhalb der Frist(en) hergestellt worden sind, einen Nachweis, dass die betreffenden Motoren während der Frist(en) tatsächlich in der Gemeinschaft gelagert worden sind.

Die Genehmigungsbehörde ist das KBA und stellt dann eine Konformitätsbescheinigung oder ein konsolidiertes Dokument aus.

Positive Aspekte der IP:
+ Die Informationspflicht ermöglicht es, dass ein Hersteller von Motoren seinen Lagerbestand noch in Verkehr bringen darf, obwohl korrespondierende Fristen bereits verstrichen sind. Insofern stellt die Informationspflicht eine Erleichterung für den Hersteller von Motoren dar. Eine Streichung dieser Informationspflicht wäre somit nicht im Interesse der Automobilindustrie

Negative Aspekte der IP:
- Ein entsprechendes Formular für den Antrag kann im Internet nicht gefunden werden.

Ansatzpunkt zur Kostensenkung

Formular online zur Verfügung stellen.

Verbesserungsvorschläge

Für den Antrag kann ein Formular erstellt und leicht zugänglich elektronisch zur Verfügung gestellt werden.

Notwendige Voraussetzungen für die Umsetzung des Verbesserungsvorschlages

Formularerstellung und -bereitstellung prüfen und veranlassen.

Informationspflicht(en)	Bezeichnung laut WebSKM-Datenbank	Paragraph	Gesetz
200611151255392	Antrag auf Typgenehmigung eines Motors oder einer Motorenfamilie	§ 5 Abs. 1 Satz 1	28. BImSchV

Bewertung

Zweck der IP: Die Informationspflicht stellt sicher, dass ein Motor oder eine Motorenfamilie einem genehmigten Typ entspricht.

Vorgehen bei der Erfüllung der IP: Der Hersteller stellt bei der Genehmigungsbehörde einen Antrag auf Typgenehmigung für einen Motor oder eine Motorenfamilie. Dem Antrag muss er eine Beschreibungsmappe mit einem Beschreibungsbogen nach Anhang II der Richtlinie 97/68/EG sowie ein Nachweis beizufügen, dass der Antragsteller dem zuständigen Technischen Dienst einen Motor zur Verfügung gestellt hat, der den in Anhang II Anlage 1 der Richtlinie 97/68/EG aufgeführten wesentlichen Merkmalen des Motortyps entspricht.

Positive Aspekte der IP:
+ Das KBA hat einen umfassenden Leitfaden für Anträge auf Erteilung von Typengenehmigungen für Motoren herausgegeben (http://www.kba.de/cln_015/nn_125202/DE/ Fahrzeugtech-

nik/Typgenehmigung/MerkblaetterUndLeitfaeden/leg__97__68__deutsch__pdf,templateId=raw,property=publicationFile.pdf/leg_97_68_deutsch_pdf.pdf).

+ Für das in die Beschreibungsmappen einzulegende Inhaltsverzeichnis wird ein Muster für eine eindeutige und austauschbare Nummerierung der Unterlagen abgebildet (S. 10 und 13 des Leitfadens). Gleiches gilt für ein entsprechendes Anlagenverzeichnis (S. 15f. des Leitfadens). Der Prüfbericht (des technischen Dienstes) sollte nach den Vorgaben des Musters in Anlage 3, S. 17-20 des Leitfadens erstellt werden.

Für diese Informationspflicht bestehen keine Ansatzpunkte zur Verbesserung oder Vereinfachung.

Ansatzpunkt zur Kostensenkung

--

Verbesserungsvorschläge

--

Notwendige Voraussetzungen für die Umsetzung des Verbesserungsvorschlages

--

Informationspflicht(en)	Bezeichnung laut WebSKM-Datenbank	Paragraph	Gesetz
200611151255394	Mitteilung über Änderung der Typgenehmigungen	§ 6 Abs. 1	28. BImSchV

Bewertung

Zweck der IP: Die Informationspflicht stellt sicher, dass Änderung, die die Typgenehmigung eines Fahrzeuges betreffen, dem KBA gemeldet werden und die Typgenehmigung damit aufrechterhalten bleibt.

Vorgehen bei der Erfüllung der IP: Der Hersteller muss der Genehmigungsbehörde nach Erteilung der Typgenehmigung jede Änderung der in den Beschreibungsunterlagen genannten Einzelheiten mitteilen. Die Genehmigungsbehörde im Sinne dieser Verordnung ist das Kraftfahrt-Bundesamt (KBA).

Positive Aspekte der IP:
+ Die Meldepflicht für Änderungen ist ein notwendiges Element, um eine Typengenehmigung in der Praxis aufrechtzuerhalten.

+ Die Meldung erfolgt formlos per Telefon oder E-Mail.

Für diese Informationspflicht bestehen keine Ansatzpunkte zur Verbesserung oder Vereinfachung.

Ansatzpunkt zur Kostensenkung

--

Verbesserungsvorschläge

--

Notwendige Voraussetzungen für die Umsetzung des Verbesserungsvorschlages

--

Informations-pflicht(en)	Bezeichnung laut WebSKM-Datenbank	Paragraph	Gesetz
200611151255395	Kennzeichnung einer in Übereinstimmung mit dem genehmigten Typ hergestellten Einheit	§ 7 Abs. 1	28. BImSchV
200611151255399	Kennzeichnung von Kompressionszündungsmotoren	§ 7 Abs. 5	28. BImSchV

Bewertung

Zweck der IP: Jeder Motor kann über die in dieser Informationspflicht geforderte Kennzeichnung eindeutig identifiziert werden.

Vorgehen bei der Erfüllung der IP: Der Hersteller bringt an jeder in Übereinstimmung mit dem genehmigten Typ hergestellten Einheit die in Anhang I Nr. 3 der Richtlinie 97/68/EG festgelegten Kennzeichen einschließlich der Typgenehmigungsnummer an. Die Kennzeichnungspflicht ist für die eindeutige Identifikation des Motorentyps notwendig.

Für diese Informationspflicht konnten keine Verbesserungsansätze ermittelt werden.

Ansatzpunkt zur Kostensenkung

--

Verbesserungsvorschläge

--

Notwendige Voraussetzungen für die Umsetzung des Verbesserungsvorschlages

--

Informations-pflicht(en)	Bezeichnung laut WebSKM-Datenbank	Paragraph	Gesetz
200611151255396	Beifügung eines Beschreibungsbogens bei Einschränkung der Verwendung	§ 7 Abs. 2	28. BImSchV

Bewertung

Zweck der IP: Durch Beifügung eines Beschreibungsbogens bei Einschränkung der Verwendung von Motoren sichert sich der Hersteller gegenüber seinem Kunden ab. Gleichzeitig wird der Kunde umfassend über die Funktionen und Einschränkungen der Motoren informiert.

Vorgehen bei der Erfüllung der IP: Enthält die Typgenehmigung Einschränkungen der Verwendung, so fügt der Hersteller jeder hergestellten Einheit detaillierte Angaben über diese Einschränkungen und sämtliche Einbauvorschriften bei. Wird eine Reihe von Motortypen demselben Maschinenhersteller geliefert, so ist es ausreichend, wenn der Motorenhersteller einen Beschreibungsbogen inklusive aller betreffenden Motoridentifizierungsnummern dem Maschinenhersteller mitliefert.

Positive Aspekte der IP:
+ Liegen bei einem Motor Einschränkungen zu dessen Verwendung vor, so werden diese für den Anwender kenntlich gemacht.

+ Bei der Lieferung mehrerer Motoren an denselben Maschinenhersteller muss der Motorenhersteller die Beschreibungen zu den Verwendungseinschränkungen nur einmal mitgeben. Dies stellt bereits eine Vereinfachung der Informationspflicht dar.

Für diese Informationspflicht bestehen keine Ansatzpunkte zur Verbesserung oder Vereinfa-

chung.
Ansatzpunkt zur Kostensenkung
--
Verbesserungsvorschläge
--
Notwendige Voraussetzungen für die Umsetzung des Verbesserungsvorschlages
--

Informations-pflicht(en)	Bezeichnung laut WebSKM-Datenbank	Paragraph	Gesetz
200611151255397	Übermittlung einer Liste mit den Identifizierungsnummern aller Motortypen und weiteren Informationen	§ 7 Abs. 3	28. BImSchV

Bewertung

Zweck der IP: Diese Informationspflicht gibt dem KBA einen aktuellen Überblick über die genehmigten, produzierten und nicht mehr produzierten Motorentypen.

Vorgehen bei der Erfüllung der IP: Die Genehmigungsbehörde kann vom Motorenhersteller regelmäßig oder in unterschiedlichen Zeitabständen eine Liste mit den Identifizierungsnummern aller Motortypen und weiteren Informationen verlangen (Die Genehmigungsbehörde ist das Kraftfahrt-Bundesamt (KBA)). Dann
(1) übermittelt der Motorenhersteller dem KBA spätestens ein Jahr nach Erteilung der Typgenehmigung eine Liste mit den Identifizierungsnummern aller Motortypen, die seit dem letzten Bericht hergestellt wurden. Nach Aussagen des KBA hat dieses die benannte Liste noch nie angefordert. Diese Pflicht ergibt sich jedoch aus der Richtlinie 97/68/EG, Artikel 6.

(2) müssen auf dieser Liste die Korrelationen zwischen den Identifizierungsnummern, den entsprechenden Motortypen/Motorenfamilien und den Typgenehmigungsnummern angegeben werden, falls sie nicht durch das Motorkodierungssystem erfasst werden.

Der Motorcode ist eine mehr oder weniger logische Folge aus Zahlen und Kennbuchstaben. Der Motorcode selbst ist manchmal als Aufkleber auf dem Motorblock zu finden, oder er steht als Bestandteil der Typenplakette im Motorraum. Wenigstens in Teilen (Kennbuchstabe der Motorenfamilie) ist er im Typencode oder in der Fahrgestellnummer enthalten.

(3) muss der Hersteller in der Liste angeben, wenn er die Produktion eines genehmigten Motortyps oder einer genehmigten Motorenfamilie einstellt.

(4) muss der Hersteller die gespeicherten Daten für einen Zeitraum von mindestens 20 Jahren aufbewahren, falls das KBA keine regelmäßige Übermittlung dieser Liste vom ihm verlangt.

Zusammenfassend kann die Informationspflicht als Produktionsstatistik interpretiert werden.

Negative Aspekte der IP:
- Angaben zur Typengenehmigung erhält das KBA durch die Typengenehmigung selbst, Änderungen hat der Hersteller an anderer Stelle ebenfalls durch Informationspflichten mitzuteilen. Daher liegen alle hier geforderten Informationen dem KBA bereits vor. Eine entsprechende Liste könnte das KBA aus seinen eigenen Datenbanken ziehen. Diese Informationspflicht verursacht zusätzliche Bürokratiekosten an einer Stelle, an der alle Informationen bereits vorliegen. Nach Aussagen des KBA ergeben sich die in dieser Informationspflicht geforderten Daten jedoch nicht aus der Typgenehmigung. Es ist daher zu prüfen, ob entsprechende Daten tatsächlich nicht vorliegen und ob die Informationspflicht ggf. abgeschafft werden kann.
- Jedes Mal nach einer erfolgreichen Typengenehmigung muss der Motorenhersteller eine

komplette Liste mit allen Motoren, die seit dem letzten Bericht hergestellt wurden, laut Verordnung erstellen. Jedoch hat das KBA eine solche Liste nach eigenen Aussagen noch nie angefordert.
Ansatzpunkt zur Kostensenkung
Abschaffung der Informationspflicht
Verbesserungsvorschläge
Diese Informationspflicht fordert Informationen ein, die an anderer Stelle bzw. durch andere Informationspflichten bereits erfasst werden. Eine zweite Erfassung ist daher nicht notwendig.
Notwendige Voraussetzungen für die Umsetzung des Verbesserungsvorschlages
Prüfen, ob alle in dieser Informationspflicht erfassten Informationen durch andere Informationspflichten abgedeckt werden.

Informationspflicht(en)	Bezeichnung laut WebSKM-Datenbank	Paragraph	Gesetz
200611151255393	Übermittlung von Daten an die Genehmigungsbehörde	§ 5 Abs. 8	28. BImSchV
Bewertung			
Zweck der IP: Übermittlung von Direktkäuferdaten zum Zwecke der Kontrolle von Identifizierungsnummern. **Vorgehen bei der Erfüllung der IP:** Der Hersteller oder seine in Mitgliedstaaten der Europäischen Union niedergelassenen Beauftragten übermitteln der Genehmigungsbehörde auf Ersuchen im Einzelfall Daten über die Direktkäufer und die Identifizierungsnummern der Motoren, soweit dies für die Kontrolle der Identifizierungsnummern erforderlich ist. Diese Informationspflicht kann als eine stichprobenhaft angeforderte Verkaufsstatistik interpretiert werden. **Positive Aspekte der IP:** + Die Informationspflicht findet nur im Einzelfall Anwendung, womit die Bürokratiekosten für die Bereitstellung der Informationen auf ein Minimum beschränkt werden. + Nach Aussagen des KBA kam die Aufforderung zur Erfüllung dieser Informationspflicht bisher noch nicht vor.			
Ansatzpunkt zur Kostensenkung			
Abschaffung der Informationspflicht			
Verbesserungsvorschläge			
Die Informationspflicht dient lediglich statistischen Zwecken. Die so erfassten Daten werden jedoch nicht genutzt bzw. nicht vom KBA angefordert. Daher kann die Informationspflicht abgeschafft und Unternehmen von den damit verbundenen Bürokratiekosten entlastet werden.			
Notwendige Voraussetzungen für die Umsetzung des Verbesserungsvorschlages			
Prüfen, ob sich nicht beachtete negative Effekte durch die Abschaffung der Informationspflicht ergeben.			

Informationspflicht(en)	Bezeichnung laut WebSKM-Datenbank	Paragraph	Gesetz
200611151255398	Übermittlung einer Erklärung nach erteilter Typgenehmigung	§ 7 Abs. 4	28. BImSchV

Bewertung
Zweck der IP: Übermittlung einer Erklärung nach erteilter Typgenehmigung **Vorgehen bei der Erfüllung der IP:** Der Hersteller übermittelt der Genehmigungsbehörde (dem KBA) nach Erteilung der Typgenehmigung spätestens nach einem Jahr eine Erklärung, in der die Motortypen, die Motorenfamilien und die entsprechenden Identifizierungscodes der Motoren, die er ab diesem Datum herzustellen beabsichtigt, aufgeführt werden. Zusammenfassend kann die Informationspflicht als Produktionsplanung interpretiert werden. **Positive Aspekte der IP:** + Das KBA hat das Verfahren so gestaltet, dass diese Liste beim Hersteller abrufbereit vorliegen muss. Das KBA hat diese Liste bisher jedoch nicht angefordert. Damit ist das Vorgehen bereits sehr schlank gestaltet. Verbesserungsmaßnahmen werden daher nicht mehr vorgesehen.
Ansatzpunkt zur Kostensenkung
--
Verbesserungsvorschläge
--
Notwendige Voraussetzungen für die Umsetzung des Verbesserungsvorschlages
--

7.3.6 Informationspflichten des KBA-Kodex

Der KBA-Kodex wurde in Abstimmung mit der Automobilindustrie, dem VDA und dem VDIK erstellt und dient der Ausführung des Geräte- und Produktsicherheitsgesetzes (GPSG) bei Straßenfahrzeugen.

Informations-pflicht(en)	Bezeichnung laut WebSKM-Datenbank	Paragraph	Gesetz
	Meldepflicht des Produktverantwortlichen	2.2.10	KBA-Kodex
Bewertung			

Zweck der IP: Mängel und Gefahren, die von einem in Verkehr befindlichen Fahrzeug für die Gesundheit und Sicherheit von Personen ausgehen, werden systematisch bekannt gegeben und entsprechende Gegenmaßnahmen eingeleitet.

Vorgehen bei der Erfüllung der IP:
(1) Der Produktverantwortliche (i.d.R. der Hersteller) informiert das KBA, wenn ihm Informationen vorliegen, dass Gefahren für die Gesundheit und Sicherheit von Personen von einem in Verkehr befindlichen Fahrzeug ausgehen. Dazu schreibt der Produktverantwortliche das KBA an. Das KBA prüft dann das Risikoniveau und überwacht die Maßnahmendurchführung zur Beseitigung der festgestellten Mängel. Gleichzeitig finden Beratungsgespräche, wie der Produktverantwortliche bei der Mangelbeseitigung vorzugehen hat, durch das KBA statt.

(2) Ein in Deutschland ansässiger Produktverantwortlicher gibt diese Meldung für den Bereich der Europäischen Union (EU) nur einmal in Deutschland ab. Bei Produktverantwortlichen mit Sitz in einem anderen Mitgliedstaat der EU geht das KBA davon aus, dass der Produktverantwortliche in dem anderen Mitgliedstaat eine solche Meldung auf Basis von Artikel 5 Absatz 3 der Richtlinie 2001/95/EG abgibt. Ist innerhalb einer Organisation mit Verantwortlichen in mehreren Mitgliedstaaten nicht sichergestellt, dass eine Meldung abgegeben wurde, sollte das KBA über das gefährliche Verbraucherprodukt informiert werden.
Dieser Absatz ist bereits eine Vereinfachung der Informationspflichten für den Produktverantwortlichen und damit nicht weiter zu optimieren.

(3) Die Meldung nimmt der Produktverantwortliche mit Hilfe des Formulars (Anlage 10 KBA-Kodex) vor. Das Formular ist eine Hilfestellung; manche Hersteller nutzen eigene Vorlagen. In der Regel werden insbesondere die Punkte 11 bis 13 des KBA-Formulars vervollständigt. Beispiele und Leitlinien gibt es hierzu nicht, es wird auf Basis der (oftmals langjährigen Erfahrungen) des Produktverantwortlichen ausgefüllt.

(4) Das KBA prüft diese Meldung und wendet das Risikoklassifizierungsschema der Europäischen Kommission an. Sind die vom Produktverantwortlichen eingeleiteten Maßnahmen bezogen auf die vom Verbraucherprodukt ausgehende Gefährdung nicht ausreichend, entscheidet das KBA unter Berücksichtigung der Argumente des Produktverantwortlichen über geeignete Maßnahmen. Das Risikoklassifizierungsschema im Kodex ist bereits veraltet und war auch für die Bestimmungen des KBA weniger geeignet. Vielmehr wird die Klassifizierung in fast allen Fällen mit "gesundem Menschenverstand" durch das KBA vorgenommen. Dem Produktverantwortlichen ist die Risikoeinschätzung des KBA somit bis zur schriftlichen Rückantwort des KBA nicht bekannt.

Positive Aspekte der IP:
+ Die Meldung von Rückrufen an das KBA erfolgt per Post, das ist für die Praxis unbürokratisch.

+ Beratungsgespräche für den Produktverantwortlichen durch das KBA finden statt; zwischen dem KBA und dem Produktverantwortlichen herrscht ein kontinuierlicher Informationsaustausch.

+ Innerhalb der EU muss ein Produktverantwortlicher nur eine einmalige Meldung gegenüber dem KBA vornehmen, die im gesamten EU-Raum gültig ist.
Daten vom KBA werden elektronisch übermittelt. In den Unternehmen entsteht dadurch weniger Verwaltungsaufwand und die Daten sind auch anderweitig wieder verwendbar.

Negative Aspekte der IP:
- Das Formular der Anlage 10 zur Meldung an das KBA bietet keine Hilfestellung für das korrekte Ausfüllen, was zu ggf. mehrfachen Anfragen und Rücksprachen zwischen dem KBA und dem Produktverantwortlichen führt.

- Die Risikoklassifizierung ist für den Produktverantwortlichen nicht transparent.

Ansatzpunkte zur Verbesserung

(1) Anlage 10 KBA-Kodex

(2) Risikoklassifizierung
Verbesserungsvorschläge
(1) Für die Punkte 11 bis 13 der Anlage 10 des KBA-Kodex können Leitlinien, Beispiele oder Checklisten erstellt werden, um die Ausführungen bei der Meldung an das KBA durch den Produktverantwortlichen zu spezifizieren und zu erleichtern. Auch Rückfragen durch das KBA können so reduziert werden. (2) Leitlinien können die Risikoklassifizierung transparent gestalten, damit der Produktverantwortliche schon vor Entscheidung des KBA die auf ihn zukommenden Folgen abschätzen kann.
Notwendige Voraussetzungen für die Umsetzung des Verbesserungsvorschlages
(1) Beispiele sammeln, Checklisten bzw. Leitlinien erstellen. (2) Risikoklassifizierungsschema mit aussagekräftigen Beispielen erstellen.

Informations-pflicht(en)	Bezeichnung laut WebSKM-Datenbank	Paragraph	Gesetz
	Beginn freiwilliger Rückrufe	Anhang I Ziffer 2.1 i.V.m. § 5 Abs. 2 GSPG	KBA-Kodex und GPSG

Bewertung
Zweck der IP: Diese Informationspflicht unterscheidet verschiedene Wege für den Produktverantwortlichen, einen freiwilligen Rückruf einzuleiten: mit Halteranschriften aus dem ZFZR oder mit eigenen Adressen. **Vorgehen bei der Erfüllung der IP:** (1) Der Produktverantwortliche nimmt eine Meldung zum Rückruf von Fahrzeugen als Verbraucherprodukte (§ 5 Abs. 2 GPSG) beim KBA mit Hilfe des Formblattes aus Anlage 10 KBA-Kodex vor. Er erklärt gleichzeitig, ob er diesen Rückruf mit oder ohne Bereitstellung der Halteranschriften aus dem Zentralen Fahrzeugregister (ZFZR) durchführen möchte. (2) Alternativ kann der Produktverantwortliche auf die Adressen betroffener Fahrzeughalter zurückgreifen, die ihm selbst zugänglich sind. **Positive Aspekte der IP:** + Der Produktverantwortliche kann auf seine eigenen Adressbestände zurückgreifen, wenn er sicherstellt, dass alle vom Rückruf betroffenen Fahrzeuge so ermittelt werden können. Die Verwendung des eigenen Datenbestandes verkürzt die administrativen Prozesse. **Negative Aspekte der IP:** - Die Anlage 10 wurde bereits unter 2.2.10 KBA-Kodex besprochen. Für diese Informationspflicht bestehen keine Ansatzpunkte zur Verbesserung.
Ansatzpunkte zur Verbesserung
--
Verbesserungsvorschläge
--
Notwendige Voraussetzungen für die Umsetzung des Verbesserungsvorschlages
--

Informations-pflicht(en)	Bezeichnung laut WebSKM-Datenbank	Paragraph	Gesetz
	Prüfung durch das KBA: Prüfung nach dem GRSG	Anhang I Ziffer 2.2.1 i.V.m. § 5 Abs. 2 GSPG	KBA-Kodex und GPSG

Bewertung

Zweck der IP: Diese Informationspflicht stellt sicher, dass die Maßnahmen des Produktverantwortlichen zur Beseitigung des Mangels nach den Erfordernissen des GPSG ausreichend sind.

Vorgehen bei der Erfüllung der IP: Zunächst prüft das KBA die Meldungen des Produktverantwortlichen, ob die von ihm angegebenen Maßnahmen zur Beseitigung des Mangels nach den Erfordernissen des GPSG ausreichend sind. Anschließend, wenn aus den vorliegenden Informationen die aus dem Mangel resultierenden Gefährdungen nicht ausreichend ermittelt werden können, fordert das KBA die fehlenden Informationen beim Produktverantwortlichen an. Dies kann auf unterschiedliche Weise erfolgen: (a) das KBA ruft den Produktverantwortlichen an und bittet um ergänzende Informationen oder (b) das KBA schreibet den Produktverantwortlichen an und bittet ihn um eine schriftliche Stellungnahme zu den Fragen des KBA.

Positive Aspekte der IP:
+ Es wird sichergestellt, dass die vom Produktverantwortlichen vorgeschlagenen und zu ergreifenden Maßnahmen die von dem gemeldeten Mangel ausgehenden Gefahren erkennen und beseitigen.

Negative Aspekte der IP:
- Ein Merkblatt, aus dem auf einfache Art und Weise hervorgeht, wie das KBA die vorgeschlagenen Maßnahmen zur Beseitigung des Mangels beurteilt, existiert als Hilfestellung für den Produktverantwortlichen nicht. Vielmehr geht das KBA hier davon aus, dass der Produktverantwortliche durch seine fachliche Kompetenz in der Regel weiß, wie diese Mängel zu beseitigen sind.

Ansatzpunkte zur Verbesserung

Merkblatt oder Leitlinien für die Formulierung von Maßnahmen zur Mangelbeseitigung.

Verbesserungsvorschläge

Ein Merkblatt oder Leitlinien können formuliert werden, um den Produktverantwortlichen bei der Formulierung seiner Maßnahmen zur Mangelbeseitigung zu unterstützen. Dies kann gehäuftem Nachfragen des KBA und nachträglichen Korrekturen durch den Produktverantwortlichen vorbeugen und kann so Bürokratiekosten bei der Meldung zu einem Rückruf auf ein Minimum für beide Seiten reduzieren.

Notwendige Voraussetzungen für die Umsetzung des Verbesserungsvorschlages

Beispiele sammeln, Leitlinien erstellen

Informations-pflicht(en)	Bezeichnung laut WebSKM-Datenbank	Paragraph	Gesetz
	Antrag zur Lieferung von Halteranschriften für eine Rückrufmaßnahmen	Anhang I Ziffer 2.3.1 bis 2.3.5	KBA-Kodex

Bewertung

Zweck der IP: Die Informationspflicht stellt sicher, dass (Ziffer 1 + 2) alle Halteranschriften, die von einem Rückruf betroffen sind, ermittelt und dem Produktverantwortlichen bereitgestellt werden; (3) der Mangel, seine Ursachen und Folgen detailliert beschrieben werden, die Gefahr hinreichend einschätzen zu können, (4) alle in Deutschland in Verkehr gebrachten

und vom Mangel betroffenen Fahrzeuge adressiert werden.

Vorgehen bei der Erfüllung der IP:
(1) Der Produktverantwortliche stellt einen schriftlichen Antrag an das KBA, um Halteranschriften für die vom Rückruf betroffenen Fahrzeuge ermitteln zu lassen. Er kann dafür die Checkliste der Anlage 8 erster Teil KBA-Kodex verwenden. Dabei ist für jede Rückrufaktion ein separater Antrag zur Lieferung von Anschriften zu stellen, auch wenn zeitgleich mehrere Rückrufe durchgeführt werden sollen, die teilweise – aber nicht vollständig – denselben Umfang von Fahrzeugen betreffen. Im Regelfall fasst das KBA Rückrufe für gleiche Typen zusammen, es sei denn die Bereiche der FIN sind unterschiedlich. Sind die Bereiche der FIN unterschiedlich, können die Daten bei Überschneidungen nicht mehr handhabbar ausgewertet und aufbereitet werden. Dann trennt das KBA die FIN-Bereiche und stellt somit sicher, dass die Laufzeit für Rückrufe mit geringer Gefahr nicht unverhältnismäßig ausgedehnt wird bzw. Rückrufe mit ernsten Gefahren nicht vorzeitig beendet werden. Die Benachrichtigung der Halter kann der Produktverantwortliche mit der Anlage 7 KBA-Kodex vornehmen. Das Vorgehen ist so sinnvoll und notwendig und bedarf keiner weiteren Optimierung.

(2) Zur Identifizierung der betroffenen Fahrzeuge muss der Produktverantwortliche folgende Angaben machen: Fahrzeugart, Nr. der Allgemeinen Betriebserlaubnis (ABE) und/oder der EG-Typgenehmigung und/oder Fahrzeuge mit Einzelbetriebserlaubnis, Fahrzeugtyp/-modell/-baureihe, Verkaufs-/Handelsbezeichnung Herstellerschlüsselnummer lt. Fahrzeugpapiere, FIN-Bereiche, betroffene Baujahre, Anzahl der voraussichtlich in Deutschland vom Rückruf betroffenen Fahrzeuge (diese letzte Angabe ist ein Plausibilitätscheck für das KBA, dass alle erforderlichen Adressen ermittelt werden). Das Vorgehen ist so sinnvoll und notwendig und bedarf keiner weiteren Optimierung.

(3) Der Produktverantwortliche beschreibt detailliert den Mangel für die Verkehrssicherheit, der die Überprüfung der Fahrzeuge erforderlich macht, einschließlich der Ursachen und Folgen. Technische Werkstattanleitungen (mit Skizze soweit vorhanden) sind beizufügen. Die Beschreibung des Mangels kann mit Anlage 8 zweiter Teil KBA-Kodex erfolgen. An dieser Stelle ist anzumerken, dass die Reihenfolge und der Wortlaut der Checkliste nicht 1:1 mit der Reihenfolge und dem Wortlaut der Informationspflicht übereinstimmen.

(4) In dem Antrag erfasst der Produktverantwortliche anschließend weitere Angaben: Versandservice, der durch das KBA durchgeführt werden soll, “Erklärung zur Rückrufaktion” nach Anlage 1 KBA-Kodex, Vollmacht nach Anlage 2 KBA-Kodex, Bestätigung der Kostenübernahme für die Bereitstellung der Halteranschriften aus dem ZFZR Erklärung zum zeitlichen Ablauf und Bestätigung, dass zum Zeitpunkt der Rückrufaktion die Ersatzteilversorgung gesichert ist nach Anlage 9 KBA-Kodex, Anzahl der Anfragedatensätze, Datenträger, auf dem die Halteranschriften geliefert werden sollen.

(4a) In Anlage 1 wird vom "Code der Rückrufaktion" gesprochen. Dabei handelt es sich um einen Code, den viele Hersteller ihren Rückrufaktionen geben, um die Aktionen in den eigenen Werken unterscheiden zu können. In der Anlage 1 ist dies aber kein Pflichtfeld.

(4b) In der Anlage 2 kann der Produktverantwortliche Einschränkungen für die Bevollmächtigung vornehmen. Generell wird das Formular für die Bevollmächtigung nur gebraucht, wenn der Produktverantwortliche seinen Sitzt außerhalb des Geltungsbereiches dieser GPSG hat. Dann muss er für eine bestimmte Baureihe einen Bevollmächtigten in Deutschland benennen.

(4c) In Anlage 9 wird die Anzahl der weltweit betroffenen Fahrzeuge erfragt. Über diese Anzahl kann das KBA Rückschlüsse auf die Anzahl der in Deutschland befindlichen und in Verkehr gebrachten Re-, Grau- und Schwarzimporte ziehen. Nur so können alle in Deutschland betroffenen Fahrzeuge gefunden werden.

Positive Aspekte der IP:
+ Zusammenlegung von Rückrufaktionen durch das KBA

+ Trennen von sich überschneidenden FIN-Bereichen bei unterschiedlichen Rückrufen, damit Fahrzeuge, die aufgrund von geringen Gefahren zurückgerufen wurden, möglichst

schnell wieder an den Halter zurückgehen. + Es wird sichergestellt, dass alle in Deutschland betroffenen Fahrzeuge adressiert werden. + Auch Fahrzeuge, die in Deutschland nicht zugelassen jedoch in Verkehr gebracht wurden, werden ermittelt. **Negative Aspekte der IP:** - Die Reihenfolge und der Wortlaut der Checkliste der Anlage 8 KBA-Kodex stimmt nicht 1:1 mit der Reihenfolge und dem Wortlaut der Informationspflicht überein, was ggf. zu Verwirrungen und/oder Rückfragen bei der Antragstellung führt.
Ansatzpunkte zur Verbesserung
Anlage 8 KBA-Kodex
Verbesserungsvorschläge
Um Missverständnisse zu vermeiden, kann die Checkliste der Anlage 8 KBA-Kodex in Abstimmung mit der Informationspflicht aus Anlage I 2.3.3 KBA-Kodex neu formuliert und klarer strukturiert sowie ggf. um Beispiele ergänzt werden.
Notwendige Voraussetzungen für die Umsetzung des Verbesserungsvorschlages
Checkliste neu formulieren, klarer strukturieren, ggf. um Beispiele ergänzen

Informationspflicht(en)	Bezeichnung laut WebSKM-Datenbank	Paragraph	Gesetz
	Benachrichtigung der Halter durch den Produktverantwortlichen	Anhang I Ziffer 2.4.1	KBA-Kodex
Bewertung			
Zweck der IP: Diese Informationspflicht regelt die Benachrichtigung der ermittelten Halter über den identifizierten Mangel und fordert sie zur Teilnahme am Rückruf auf. **Vorgehen bei der Erfüllung der IP:** Zur Benachrichtigung verwendet der Produktverantwortliche das Musteranschreiben aus Anlage 7 KBA-Kodex. Erfolgt die Benachrichtigung auf Basis vom KBA gelieferter Halteradressen (siehe Abschnitt 2.3 KBA-Kodex) ist das Musterschreiben mit folgendem Zusatz zu ergänzen: „Ihre Anschrift haben wir für diese Maßnahme gemäß § 35 Abs. 2 Nr. 1 Straßenverkehrsgesetz (StVG) vom Kraftfahrt-Bundesamt (KBA) erhalten.“ Das Vorgehen ist sinnvoll und nicht verbesserungsbedürftig. **Positive Aspekte der IP:** + Dem Produktverantwortlichen ist es freigestellt, auf welcher Datenbasis und wie häufig er die Benachrichtigung der betroffenen Halter durchführt. Für diese Informationspflicht bestehen keine Ansatzpunkte zur Verbesserung.			
Ansatzpunkte zur Verbesserung			
--			
Verbesserungsvorschläge			
--			
Notwendige Voraussetzungen für die Umsetzung des Verbesserungsvorschlages			
--			

Informationspflicht(en)	Bezeichnung laut WebSKM-Datenbank	Paragraph	Gesetz
	Mangelbeseitigung	Anhang I Ziffer	KBA-

		2.5	Kodex
Bewertung			
Zweck der IP: Diese Informationspflicht stellt sicher, dass Mängel, die zu einer unmittelbaren und unabwendbaren Gefährdung führen, durch überwachte Rückrufaktionen beseitigt wird-en. **Vorgehen bei der Erfüllung der IP:** Der Produktverantwortliche führt die Untersuchung oder Mangelbeseitigung an den von der Rückrufaktion betroffenen Fahrzeugen durch. Ergeben sich für den Produktverantwortlichen Anhaltspunkte, die eine wesentliche Erhöhung des ursprünglich eingeschätzten Risikos zum Ergebnis haben, meldet der Produktverantwortliche dies dem KBA. Auch Erkenntnisse über eine geringere Gefährdung - als ursprünglich angenommen - kann der Produktverantwortliche dem KBA melden. Dabei wird aber in dieser Informationspflicht nicht ersichtlich und auch kein Hinweis auf andere Quellen gegeben, ab welchem Ausmaß der Verringerung oder Erhöhung bzgl. der Risikoeinschätzung eine Meldung zu erfolgen hat bzw. nach welchen Maßstäben diese Verringerung oder Erhöhung bewertet wird. **Positive Aspekte der IP:** + Veränderungen bei der Risikoeinschätzung bzgl. eines Mangels werden bekannt gegeben und führen ggf. zu weiteren Beseitigungsmaßnahmen. **Negative Aspekte der IP:** - Es wird nicht ersichtlich, (a) ab welchem Ausmaß der Verringerung oder Erhöhung bzgl. der Risikoeinschätzung eine Meldung zu erfolgen hat bzw. (b) nach welchen Maßstäben diese Verringerung oder Erhöhung bewertet wird.		
Ansatzpunkte zur Verbesserung			
Maßstäbe zur Risikoeinschätzung			
Verbesserungsvorschläge			
Es kann ein Merkblatt erstellt werden, aus dem durch mehrere Beispiele ersichtlich wird, wann sich das Risiko erhöht oder verringert.			
Notwendige Voraussetzungen für die Umsetzung des Verbesserungsvorschlages			
Beispiele sammeln, Merkblatt erstellen			

Informations-pflicht(en)	Bezeichnung laut WebSKM-Datenbank	Paragraph	Gesetz
	Stellungnahme durch den Produktver-antwortlichen	Anhang I Ziffer 2.6.1 Abs. 1	KBA-Kodex
Bewertung			
Zweck der IP: Die Informationspflicht stellt sicher, dass die Maßnahmen für die Mangelbe-seitigung geeignet und zweckmäßig sind. **Vorgehen bei der Erfüllung der IP:** Das KBA informiert den Produktverantwortlichen, wenn durch einen Produktmangel eine ernste Gefahr besteht und die vorgesehenen Maßnahmen zur Beseitigung des Mangels nicht ausreichend sind. Der Produktverantwortliche nimmt dann innerhalb von sechs Wochen dazu Stellung. Die Stellungnahme erfolgt im Rahmen eines erweiterten schriftlichen Anhörungsverfahrens. Das heißt, der Produktverantwortliche gibt eine schriftliche Stellungnahme beim KBA ab; inkl. Zeichnungen und Anleitungen. **Positive Aspekte der IP:** + Dem Produktverantwortlichen wird die Möglichkeit zur Stellungnahme bzgl. seiner vorge-sehenen Maßnahmen gegeben.			

+ Es wird von beiden Seiten (Hersteller und KBA) sichergestellt, dass die Maßnahmen für die Mangelbeseitigung geeignet und zweckmäßig sind. Für diese Informationspflicht bestehen keine Ansatzpunkte zur Verbesserung.
Ansatzpunkte zur Verbesserung
--
Verbesserungsvorschläge
--
Notwendige Voraussetzungen für die Umsetzung des Verbesserungsvorschlages
--

Informations-pflicht(en)	Bezeichnung laut WebSKM-Datenbank	Paragraph	Gesetz
	Meldung an die Bundesanstalt für Arbeitsschutz und Arbeitsmedizin	Anhang I Ziffer 2.6.1 Abs. 3	KBA-Kodex
Bewertung			
Zweck der IP: Diese Informationspflicht stellt sicher, dass alle EU-Staaten über einen Mangel, von dem eine ernste Gefährdung für Verbraucher ausgeht, in Kenntnis gesetzt werden. **Vorgehen bei der Erfüllung der IP:** Immer wenn von einem Verbraucherprodukt eine ernste Gefährdung ausgeht, findet (1) eine Abstimmung zwischen dem KBA und dem Produktverantwortlichen statt, (2) werden die EU-Staaten darüber informiert (Rapex-Meldungen) und (3) gibt das KBA bei der Bundesanstalt für Arbeitsschutz und Arbeitsmedizin (BAuA) eine Meldung über den Mangel und die daraus resultierende Gefährdung ab. Alle Abstimmungen erfolgen in der Regel per e-Mail. Das Vorgehen kann für die Unternehmen nicht optimiert werden **Positive Aspekte der IP:** + Es werden alle notwendigen Meldungen vorgenommen, um potenziell betroffene Verbraucher über einen Mangel, von dem eine ernst Gefährdung ausgeht, zu informieren. Für diese Informationspflicht bestehen keine Ansatzpunkte zur Verbesserung.			
Ansatzpunkte zur Verbesserung			
--			
Verbesserungsvorschläge			
--			
Notwendige Voraussetzungen für die Umsetzung des Verbesserungsvorschlages			
--			

Informations-pflicht(en)	Bezeichnung laut WebSKM-Datenbank	Paragraph	Gesetz
	Benachrichtigung der Halter durch den Produktverantwortlichen	Anhang I Ziffer 2.6.3	KBA-Kodex
Bewertung			
Zweck der IP: Der Produktverantwortliche muss dafür Sorge tragen, dass in einem Zeitraum von maximal 18 Monaten ab dem Start der Rückrufaktion alle in Deutschland befindlichen mangelbehafteten Fahrzeuge im ZFZR ermittelt werden.			

Vorgehen bei der Erfüllung der IP: Der Produktverantwortliche lässt innerhalb von maximal 18 Monaten ab dem Start der Rückrufaktion alle in Deutschland befindlichen mangelbehafteten Fahrzeuge im ZFZR ermitteln. Dabei ist ihm zu Beginn eines überwachten freiwilligen Rückrufs freigestellt, auf welcher Datenbasis und wie häufig er die Benachrichtigung der betroffenen Halter durchführt. Der Produktverantwortliche meldet zudem den weltweit zu diesem Zeitpunkt noch nicht abgearbeiteten Fahrzeugbestand an das KBA. Er verwendet für seine Meldung die Anlage 7 KBA-Kodex. Die weltweit betroffenen Fahrzeuge werden erfragt, weil das KBA über diese Anzahl Rückschlüsse auf die Anzahl der in Deutschland befindlichen und in Verkehr gebrachten Re-, Grau- und Schwarzimporte ziehen. Nur so können alle in Deutschland betroffenen Fahrzeuge gefunden werden.

Positive Aspekte der IP:
+ Es wird sichergestellt, dass alle in Deutschland betroffenen Fahrzeuge adressiert werden.
+ Auch Fahrzeuge, die in Deutschland nicht zugelassen jedoch in Verkehr gebracht wurden, werden ermittelt.

Für diese Informationspflicht bestehen keine Ansatzpunkte zur Verbesserung.

Ansatzpunkte zur Verbesserung

--

Verbesserungsvorschläge

--

Notwendige Voraussetzungen für die Umsetzung des Verbesserungsvorschlages

--

Informations-pflicht(en)	Bezeichnung laut WebSKM-Datenbank	Paragraph	Gesetz
	Vorgehen bei Nichterreichbarkeit von Fahrzeughaltern Fall 1	Anhang I Ziffer 2.6.4 Fall 1	KBA-Kodex

Bewertung

Zweck der IP: Diese Informationspflicht trägt zur Aktualisierung der Adressen des ZFZR bei.

Vorgehen bei der Erfüllung der IP: Können Fahrzeughalter nicht erreicht werden, weil sie postalisch nicht erreichbar sind (z. B. verstorben, verzogen) oder sich das Fahrzeug nicht mehr in ihrem Besitz befindet (z. B. verkauft, verschrottet), sendet der Produktverantwortliche die nicht zustellbaren Schreiben an das KBA, damit die hierfür vorgesehenen Korrekturverfahren eingeleitet werden. Für diese Informationspflicht besteht kein Verbesserungsbedarf. Dem Produktverantwortlichen entstehen dadurch keine unverhältnismäßigen Bürokratiekosten.

Positive Aspekte der IP:
+ Veraltete oder falsche Adressen werden durch diese Vorgehensweise auch im ZFZR aktualisiert.

Für diese Informationspflicht bestehen keine Ansatzpunkte zur Verbesserung.

Ansatzpunkte zur Verbesserung

--

Verbesserungsvorschläge

--

notwendige Voraussetzungen für die Umsetzung des Verbesserungsvorschlages

--

Informations-pflicht(en)	Bezeichnung laut WebSKM-Datenbank	Paragraph	Gesetz
	Vorgehen bei Nichterreichbarkeit von Fahrzeughaltern Fall 2	Anhang I Ziffer 2.6.4 Fall 2	KBA-Kodex
Bewertung			
Zweck der IP: Die IP regelt das Vorgehen bei Nichterreichbarkeit von Fahrzeughaltern. **Vorgehen bei der Erfüllung der IP:** Nach 4 Monaten liegen dem Produktverantwortlichen in der Regel die Informationen vor, an welchen Fahrzeugen der Mangel noch nicht beseitigt wurde. Bei diesen Fahrzeugen handelt es sich um Halter, die zwar erreicht wurden, der Aufforderung zur Mangelbeseitigung aber nicht nachkommen. Die FIN dieser Fahrzeuge registriert der Produktverantwortliche und vergleicht sie ggf. noch einmal auf Richtigkeit im eigenen Werkstättennetz bevor er sie an das KBA übermittelt. Im Regelfall wird der Produktverantwortliche aber an seine Händler zu Meldung der Mängel und zur Mangelbeseitig appellieren. **Positive Aspekte der IP:** + Durch die Buchführung über die Rückrufaktion sichert sich der Produktverantwortliche ab, alles Notwendige und Mögliche getan zu haben, was zur Mangelbeseitigung beitragen sollte. Für diese Informationspflicht bestehen keine Ansatzpunkte zur Verbesserung.			
Ansatzpunkte zur Verbesserung			
--			
Verbesserungsvorschläge			
--			
Notwendige Voraussetzungen für die Umsetzung des Verbesserungsvorschlages			
--			

Informations-pflicht(en)	Bezeichnung laut WebSKM-Datenbank	Paragraph	Gesetz
	Abschluss von überwachten freiwilligen Rückrufen durch Meldung der Gesamtzahl der für die Rückrufaktion in Deutschland ermittelten Fahrzeuge	Anhang I Ziffer 2.6.5	KBA-Kodex
Bewertung			
Zweck der IP: Diese Informationspflicht stellt die eindeutige und beidseitige (KBA und Hersteller) Beendigung von Rückrufaktionen sicher. **Vorgehen bei der Erfüllung der IP:** (1) Sobald der Produktverantwortliche dem KBA (a) die FIN aller Fahrzeuge ohne Mangelbeseitigung und (b) die Gesamtzahl der für die Rückrufaktion in Deutschland ermittelten Fahrzeuge mitgeteilt hat, wird die freiwillige Rückrufaktion durch das KBA schriftlich für beendet erklärt. (2) Weiterhin stellt der Produktverantwortliche einen Antrag, dass im ZFZR „außer Betrieb gesetzte“ Fahrzeuge als solche gekennzeichnet werden. Für diesen Antrag existiert keine Vorlage. (3) Bei einem überwachten freiwilligen Rückruf, für den eine Betriebsuntersagung der Fahrzeuge nicht in Betracht gezogen wurde, beendet das KBA die Rückrufaktion, sobald der Pro-			

duktverantwortliche eine Bestätigung abgibt, dass alle erreichbaren Fahrzeughalter angeschrieben wurden und er dem KBA eine Erfüllungsrate hinsichtlich der Mangelbeseitigung mitteilt. Diese Mitteilung ist formlos, die Benachrichtigung muss aber gerichtsfest sein.

Positive Aspekte der IP:
+ Die Beendigung der Rückrufaktionen wird vom KBA unkompliziert bei Erfüllung aller Voraussetzungen ausgesprochen.

Negative Aspekte der IP:
- Für den Antrag zur Eintragung von Stichworten in das ZFZR existiert keine Vorlage, die dem Produktverantwortlichen eine schnelle und lückenlose Erstellung des Antrages ermöglichen würde.
- Für die Mitteilungen zur Beendigung eines überwachten freiwilligen Rückrufes ohne Betriebsuntersagungen der Fahrzeuge wäre eine Vorlage sinnvoll. Sie würde dem Produktverantwortlichen eine schnelle und lückenlose Erstellung der Mitteilung ermöglichen.

Ansatzpunkte zur Verbesserung

(1) Antrag zur Eintragung von Stichworten in das ZFZR

(2) Mitteilungen zur Beendigung eines überwachten freiwilligen Rückrufes ohne Betriebsuntersagungen der Fahrzeuge

Verbesserungsvorschläge

(1) Für den Antrag zur Eintragung von Stichworten in das ZFZR kann eine Vorlage erstellt werden.

(2) Für die Mitteilungen zur Beendigung eines überwachten freiwilligen Rückrufes ohne Betriebsuntersagungen der Fahrzeuge kann eine Vorlage erstellt werden.

Notwendige Voraussetzungen für die Umsetzung des Verbesserungsvorschlages

Es sind jeweils die Anforderungen/Voraussetzungen aufzulisten und ein Musterschreiben zu erstellen.

Informationspflicht(en)	Bezeichnung laut WebSKM-Datenbank	Paragraph	Gesetz
	Regeln für die Kommunikation der Projektverantwortlichen	Anhang I Ziffer 3.1	KBA-Kodex

Bewertung

Zweck der IP: Diese Informationspflicht stellt sicher, dass die Kommunikation zwischen KBA und Produktverantwortlichen reibungslos verläuft und dass die Adressen der Ansprechpartner aktualisiert werden, sobald sich Änderungen ergeben.

Vorgehen bei der Erfüllung der IP: Der Produktverantwortliche teilt dem KBA seine aktuellen Kommunikationsadressen im Zusammenhang mit der Ausführung des GPSG sowie diesbezügliche Änderungen mit (Postzustellungsadressen, vertretene Fabrikmarken und Kontaktpersonen mit Telefon, Telefax und E-Mail-Adresse). Das ist für einen reibungslosen Ablauf von Rückrufaktionen insbesondere bei ernsten Gefährdungen sinnvoll und notwendig. Vom VDIK gibt es nach Aussagen des KBA zudem es eine Liste entsprechender Ansprechpartner, die regelmäßig aktualisiert wird. Änderungen werden formlos schriftlich bspw. per e-Mail mitgeteilt.

Für diese Informationspflicht bestehen keine Ansatzpunkte zur Verbesserung.

Ansatzpunkte zur Verbesserung

--

Verbesserungsvorschläge

--
Notwendige Voraussetzungen für die Umsetzung des Verbesserungsvorschlages
--

7.3.7 Informationspflichten der FzTV

Informations-pflicht(en)	Bezeichnung laut WebSKM-Datenbank	Paragraph	Gesetz
200611060955253	Anträge auf Bauartgenehmigung und Prüfung	§ 3 Abs. 1	FzTV

Bewertung

Zweck der IP: Mit dieser Informationspflicht wird die Sicherheit und Qualität von Bauteilen an und in Fahrzeugen sichergestellt.

Vorgehen bei der Erfüllung der IP: Der Hersteller stellt schriftlich unter Angabe der Typbezeichnung beim Kraftfahrt-Bundesamt einen Antrag auf Erteilung einer Bauartgenehmigung. Zusätzlich muss dem Antrag das Gutachten der zuständigen Prüfstelle (je nach Bauteil unterschiedlich, Anhang 2 FzTV) beigefügt werden.

Dem Antrag sind entsprechend der Auflistung des Anhangs (Anhang 1 FzTV) für die folgenden Bauteile Nachweise zu erbringen: Muster in unterschiedlicher Anzahl (auf Anforderung der Prüfstelle weitere Muster), je nach Bauteil Nachweis über die erforderlichen Druckprüfungen, Nachweis über die Hitzebeständigkeit des verwendeten Materials, eine leicht verständliche Bedienungs- und Einbauanleitung, Angaben über das Gewicht, für die das Bauteil zugelassen werden soll, Beschreibung der Wirkungsweise des Bauteils, Größe, Höchstgeschwindigkeiten des Fahrzeuges, maßstäbliche Zeichnungen, Typenbezeichnung und Hersteller, Zeugnis des Herstellers über die Prüfung der Eigenschaften des Werkstoffes, Ein- und Anbauanweisungen für die Verbraucher (je in drei- bis vierfacher Ausfertigung).

Positive Aspekte der IP:
+ Die erforderlichen Unterlagen zur Erfüllung der Informationspflicht werden im Anhang 1 FzTV nach Bauteilen detailliert aufgelistet.

+ Vordrucke für entsprechende formlose Anträge können von der Internetseite des KBA heruntergeladen werden.

Negative Aspekte der IP:
- Es ist nicht ersichtlich, warum für manche Bauteile (Heizungen, Scheiben, Lichtquellen, Scheinwerfer, Leuchten, Rückstrahler, Warneinrichtungen) mehr als ein Muster erbracht werden muss, während für alle anderen Bauteile ein Muster ausreicht.

- Es ist nicht ersichtlich, warum für Heizungen alle Unteralgen in vierfacher Ausführung für einen Antrag erbracht werden müssen, während für alle anderen Bauteile Unterlagen in dreifacher Ausführung ausreichen.

- Es ist nicht ersichtlich, warum Unterlagen (insbesondere Zeichnungen) für einen Antrag in mehrfacher Ausführung erbracht werden müssen.

Ansatzpunkt zur Kostensenkung
Reduktion der Informationspflicht
Verbesserungsvorschläge
Evtl. kann die Informationspflicht auf ein Minimum der erforderlichen Daten reduziert werden.
Notwendige Voraussetzungen für die Umsetzung des Verbesserungsvorschlages
Prüfen, ob die Informationspflicht reduziert werden kann.

Informations-pflicht(en)	Bezeichnung laut WebSKM-Datenbank	Paragraph	Gesetz
200611060955259	Antrag auf Einzelgenehmigung	§ 11	FzTV

Bewertung

Zweck der IP: Der Antrag auf Einzelgenehmigung gibt Unternehmen die Möglichkeit, für Bauteile mit niedrigen Stückzahlen oder in Verkehr gebrachte Prototypen, für die eine Typgenehmigung nicht wirtschaftlich ist, eine Zulassung zu erwirken.

Vorgehen bei der Erfüllung der IP:
(1) Für ein Fahrzeugteil eines nicht genehmigten Typs (nach § 22a Abs. 1 StVZO) kann der Hersteller eine Einzelgenehmigung erwirken. Dazu legt der Hersteller ein Gutachten eines amtlich anerkannten Sachverständigen für den Kraftfahrzeugverkehr oder einer entsprechenden Prüfstelle bei der Zulassungsbehörde vor und beantragt die Einzelgenehmigung. Prüfstellen sind je nach Bauteil unterschiedlich (Anhang 2 FzTV). Die Zulassungsbehörde ist an das Gutachten des amtlich anerkannten Sachverständigen für den Kraftfahrzeugverkehr oder der Prüfstelle nicht gebunden. Die Zulassungsbehörde trifft die zur Prüfung erforderlichen weiteren Maßnahmen. Sie kann hierzu die Vorführung des Fahrzeugteils sowie die Vorlage eines weiteren Gutachtens verlangen und ähnliche Anordnungen erlassen.

(2) Wird das Fahrzeugteil an einem Kraftfahrzeug oder Kraftfahrzeuganhänger verwendet, so muss der Hersteller die Einzelgenehmigung in den Fahrzeugbrief und in den Fahrzeugschein eintragen (lassen) und in den ausgestellten Anhängerverzeichnissen kenntlich machen (lassen).

Positive Aspekte der IP:
+ Die Einzelgenehmigung ist für Fahrzeuge mit niedrigen Stückzahlen besonders relevant, denn die Typengenehmigung lohnt sich bei diesen nicht.

+ Das Verfahren der Einzelgenehmigung ist dem Verfahren der allgemeinen Bauartgenehmigung gleich.

Negative Aspekte der IP:
- Für den Antrag kann kein Formular gefunden werden.

- Die Zulassungsbehörde ist an das Gutachten des Sachverständigen oder der Prüfstelle nicht gebunden. Hieraus leitet sich zum einen eine Unsicherheit für den antragstellenden Hersteller und damit erhöhte Bürokratiekosten für den Hersteller und die Zulassungsbehörde im Fall einer Nichtanerkennung ab. Denn dann müsste der Prozess zur Antragstellung und -genehmigung erneut durchlaufen werden. Zudem kann die Zulassungsbehörde weitere Gutachten verlangen. Es stellt sich an dieser Stelle die Frage, ob es nicht besser wäre, wenn die Zulassungsbehörde auf Antragstellung selbst die Begutachtung des Bauteils durchführt oder in Auftrag gibt und damit den Prozess wesentlich verkürzt und vereinfacht.

Ansatzpunkt zur Kostensenkung

(1) Formular

(2) Begutachtung durch die Zulassungsstelle

Verbesserungsvorschläge

(1) Für den Antrag kann ein Formular erstellt und leicht zugänglich zur Verfügung gestellt werden.

(2) Die Zulassungsbehörde führt auf Antragstellung selbst die Begutachtung des Bauteils durch oder gibt die Begutachtung bei einer anerkannten Prüfstelle in Auftrag.

Notwendige Voraussetzungen für die Umsetzung des Verbesserungsvorschlages

(1) Formularerstellung und -bereitstellung prüfen und veranlassen

(2) Prozessumstellung bei der Erbringung der Voraussetzungen für die Einzelgenehmigung

Informations-pflicht(en)	Bezeichnung laut WebSKM-Datenbank	Paragraph	Gesetz
200611060955256	Prüfzeichen	§ 7 Abs. 4	FzTV
Bewertung			
Zweck der IP: Genehmigte Bau- bzw. Fahrzeugteile werden mit einem Prüfzeichen gekennzeichnet. **Vorgehen bei der Erfüllung der IP:** Das zugeteilte Prüfzeichen wird auf jedem dem genehmigten Typ entsprechenden Fahrzeugteil in der vorgeschriebenen Anordnung gut lesbar, dauerhaft und jederzeit feststellbar angebracht. Für diese Informationspflicht besteht kein Vereinfachungspotenzial.			
Ansatzpunkt zur Kostensenkung			
--			
Verbesserungsvorschläge			
--			
Notwendige Voraussetzungen für die Umsetzung des Verbesserungsvorschlages			
--			

Informations-pflicht(en)	Bezeichnung laut WebSKM-Datenbank	Paragraph	Gesetz
200611060955251	Nachträgliche Nebenbestimmungen, Widerruf, Rücknahme und Erlöschen der allgemeinen Bauartgenehmigung	§ 10 Abs. 4	FzTV
Bewertung			
Zweck der IP: Die Informationspflicht dient der Markierung der Genehmigung als „Produktion eingestellt“ um Missbrauch zu vermeiden. **Vorgehen bei der Erfüllung der IP:** (1) Der Inhaber einer Allgemeinen Bauartgenehmigung benachrichtigt unverzüglich das Kraftfahrt-Bundesamt (KBA), wenn (a) die reihenweise Fertigung oder der Vertrieb des genehmigten Fahrzeugteils endgültig eingestellt, (b) innerhalb eines Jahres nach Erteilung der Allgemeinen Bauartgenehmigung nicht aufgenommen oder (c) länger als ein Jahr eingestellt wird. (2) Nimmt der Inhaber einer Allgemeinen Bauartgenehmigung die Fertigung oder den Vertrieb nach Unterbrechung oder Aufschub wieder auf, informiert er das KBA unaufgefordert innerhalb eines Monats. Dies dient der Markierung der Genehmigung als „Produktion eingestellt“ um Missbrauch zu vermeiden. Weiterhin muss mit dieser Information auch das „CoP-Verfahren“ des KBA gesteuert werden (Cop= Conformity of Production = Übereinstimmung der Produktion mit dem genehmigten Produkt – dies ist integraler wichtiger Bestandteil des Genehmigungsverfahrens). Die Informationspflicht ist notwendig; im Prozess zur Erfüllung der Informationspflicht bestehen keine Vereinfachungs- oder Verbesserungspotenziale.			
Ansatzpunkt zur Kostensenkung			
--			
Verbesserungsvorschläge			
--			
Notwendige Voraussetzungen für die Umsetzung des Verbesserungsvorschlages			

--

Informations-pflicht(en)	Bezeichnung laut WebSKM-Datenbank	Paragraph	Gesetz
200611060955252	Zulässigkeit der Bauartgenehmigung	§ 2 Abs. 2	FzTV
Bewertung			
Zweck der IP: Diese Informationspflicht stellt sicher, dass die Fertigung von Fahrzeugteilen, für die eine Bauartgenehmigung erteilt werden soll, den geforderten Qualitäts- und Sicherheitsstandards entspricht. **Vorgehen bei der Erfüllung der IP:** Der Antragsteller für eine Bauartgenehmigung von Fahrzeugteilen muss gegenüber dem Kraftfahrt-Bundesamt (KBA) den Nachweis erbringen, dass für eine reihenweise Fertigung der Fahrzeugteile mit dem genehmigten Typ ein ausreichendes Qualitätssicherungssystem zugrunde liegt. Dieses liegt vor, wenn es den Grundsätzen der harmonisierten Norm EN ISO 9002 oder einem gleichwertigen Standard entspricht. In der Praxis lassen sich Hersteller durch ISO 9002 zertifizieren und erfüllen damit bereits dies Informationspflicht. **Positive Aspekte der IP:** + Hersteller lassen sich in der Regel nach ISO 9002 zertifizieren und erbringen das Zertifikat als Nachweis dieser Informationspflicht. + Diese Informationspflicht wird von den Unternehmen nicht als Last wahrgenommen. Sie haben aus ihrem eigenen Interesse (Kundenanforderungen erfüllen) ein Qualitätssicherungssystem. Für diese Informationspflicht besteht kein Vereinfachungspotenzial.			
Ansatzpunkt zur Kostensenkung			
--			
Verbesserungsvorschläge			
--			
Notwendige Voraussetzungen für die Umsetzung des Verbesserungsvorschlages			
--			

7.3.8 Informationspflichten der FZV

Die FZV (Verordnung über die Zulassung von Fahrzeugen zum Straßenverkehr oder kurz Fahrzeug-Zulassungsverordnung) ersetzt Teile der StVZO (Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung)[84] wie Tabelle 9 zeigt.

[84] http://www.fzv-online.de

Tabelle 9: Gegenüberstellung StVZO und FZV[85]

Vorher - StVZO	Aktuell - FZV
§ 17 Einschränkung und Entziehung der Zulassung (teilweise Aufhebung)	§ 5 Beschränkung und Untersagung des Betriebs von Fahrzeugen
§ 18 Zulassungspflichtigkeit	§ 3 Notwendigkeit einer Zulassung § 4 Voraussetzungen für eine Inbetriebsetzung zulassungsfreier Fahrzeuge
§ 23 Zuteilung der amtlichen Kennzeichen	§ 6 Antrag auf Zulassung § 7 Zulassung im Inland nach vorheriger Zulassung in einem anderen Staat § 8 Zuteilung von Kennzeichen § 9 Besondere Kennzeichen
§ 24 Ausfertigung des Fahrzeugscheins	§ 11 Zulassungsbescheinigung Teil I
§ 25 Behandlung der Fahrzeugbriefe bei den Zulassungsstellen	§ 12 Zulassungsbescheinigung Teil II
§ 27 Meldepflichten der Eigentümer und Halter von Kraftfahrzeugen oder Anhängern; Zurückziehung aus dem Verkehr und erneute Zulassung	§ 13 Mitteilungspflichten bei Änderungen § 14 Außerbetriebsetzung, Wiederzulassung
§ 27a Verwertungsnachweis	§ 15 Verwertungsnachweis
§ 28 Prüfungsfahrten, Probefahrten, Überführungsfahrten	§ 16 Prüfungsfahrten, Probefahrten, Überführungsfahrten
§ 29a Versicherungsnachweis § 29b Versicherungsnachweis bei Inbetriebnahme nach vorübergehender Stilllegung	§ 23 Versicherungsnachweis § 24 Mitteilungspflichten der Zulassungsbehörde
§ 29c Anzeigepflicht des Versicherers § 29d Maßnahmen beim Fehlen des Versicherungsschutzes	§ 25 Maßnahmen und Pflichten bei fehlendem Versicherungsschutz
§ 29e Versicherungskennzeichen	§ 26 Versicherungskennzeichen
§ 29g Rote Versicherungskennzeichen	§ 28 Rote Versicherungskennzeichen
§ 29h Maßnahmen bei vorzeitiger Beendigung des Versicherungsverhältnisses	§ 29 Maßnahmen bei vorzeitiger Beendigung des Versicherungsverhältnisses
§ 60 Ausgestaltung und Anbringung der amtlichen Kennzeichen	§ 10 Ausgestaltung und Anbringung der Kennzeichen
§ 60a Ausgestaltung und Anbringung des Versicherungskennzeichens	§ 27 Ausgestaltung und Anbringung des Versicherungskennzeichens
Anlage I Unterscheidungszeichen der Verwaltungsbezirke	Anlage 1 Unterscheidungszeichen der Verwaltungsbezirke
Anlage II Ausgestaltung, Einteilung und Zuteilung der Buchstaben- und Zahlengruppen für die Erkennungs- Nummern der Kennzeichen	Anlage 2 Ausgestaltung, Einteilung und Zuteilung der Buchstaben- und Zahlengruppen für die Erkennungs- Nummern der Kennzeichen
Anlage IV I. Unterscheidungszeichen der Fahrzeuge der Bundes und Landesorgane, der Bundespolizei, der Bundes- Wasser- und Schiff-	Anlage 3 Unterscheidungszeichen der Fahrzeuge der Bundes und Landesorgane, der Bundespolizei, der Wasser u.

[85] Übernommen aus http://www.fzv-online.de

fahrtsverwaltung, der Bundesanstalt Technisches Hilfswerk, der Bundeswehr, des Diplomatischen Corps und bevorrechtigter internationaler Organisationen II. Sonderkennzeichen	Schifffahrtsverwaltung des Bundes, der Bundesanstalt Technisches Hilfswerk, der Bundeswehr, des Diplomatischen Corps und bevorrechtigter internationaler Organisationen
Anlage V Muster und Maße der Kennzeichen Anlage Va Muster und Maße der Euro-Kennzeichen Anlage Vb Muster und Maße der Saison-Kennzeichen Anlage Vd Muster und Maße der Kurzzeitkennzeichen	Anlage 4 Ausgestaltung der Kennzeichen
Anlage VI Versicherungskennzeichen der Kleinkrafträder, für Fahrräder mit Hilfsmotor und für motorisierte Krankenfahrstühle	Anlage 12 Versicherungskennzeichen für Kleinkrafträder, motorisierte Krankenfahrstühle und vierrädrige Leichtkraftfahrzeuge
Anlage VII Amtliche Kennzeichen für Kleinkrafträder, für Fahrräder mit Hilfsmotor und für motorisierte Krankenfahrstühle	Anlage 4 Ausgestaltung der Kennzeichen

Informationspflicht(en)	Bezeichnung laut WebSKM-Datenbank	Paragraph	Gesetz
	Halterdaten bei Antrag auf Zulassung eines Kfz angeben und auf Verlangen nachweisen	§ 6 Abs. 1 Nr. 2 und § 6 Abs. 2	FZV

Bewertung

Zweck der IP: Die Informationspflicht stellt sicher, dass in Betrieb genommene Fahrzeuge zugelassen und die Kfz-Steuer entrichtet werden.

Vorgehen bei der Erfüllung der IP: Für die Zulassung eines Fahrzeuges stellt der Halter einen Antrag bei der örtlich zuständigen Zulassungsbehörde. Den Vorgang der Zulassung übernimmt für Endnutzer oftmals der Händler gegen Entgelt. Sind die Halter und Antragsteller Unternehmen so müssen sie Name oder Bezeichnung und Anschrift angeben. Die Daten dienen der Speicherung in den Fahrzeugregistern. Auf Verlangen der Behörde müssen die Angaben nachgewiesen werden. Weiterhin ist mit dem Antrag der Fahrzeugbrief vorzulegen. Gleichzeit wird mit dem Antrag die Lastschrift-Einzugsermächtigung zur Abbuchung der Kfz-Steuer vom Halter erteilt.

Positive Aspekte der IP:
+ Das Antragsformular kann im Internet bezogen werden (bspw. http://service.kreis-re.de/dok/Formulare/36/Antrag_eu.pdf oder http://www.berlin.de/formularserver/formular.php?46485).

Negative Aspekte der IP:
- Das Antragsformular kann nicht direkt in dem pdf-Formular ausgefüllt werden.

Ansatzpunkt zur Kostensenkung

Formular elektronisch ausfüllen

Verbesserungsvorschläge

Um dem Antragsteller das Ausfüllen des Formulars und der Zulassungsbehörde die Datenerfassung zu erleichtern, kann das pdf-Dokument in ein elektronisch ausfüllbares Dokument umgewandelt werden.

Notwendige Voraussetzungen für die Umsetzung des Verbesserungsvorschlages

Formular umwandeln

Informations-pflicht(en)	Bezeichnung laut WebSKM-Datenbank	Paragraph	Gesetz
	Vorlage eines Typgenehmigungsnach-weises bei erstmaliger Zulassung	§ 6 Abs. 3	FZV
Bewertung			
Zweck der IP: Die Informationspflicht stellt sicher, dass nur solche Fahrzeuge zum Straßen-verkehr zugelassen werden, die für diesen auch genehmigt wurden (Typgenehmigungs-nachweis). **Vorgehen bei der Erfüllung der IP:** Bei erstmaliger Zulassung muss der Antragsteller den Nachweis erbringen, dass das Fahrzeug einem Typ entspricht. Dieser Nachweis erfolgt durch die Vorlage der Übereinstimmungsbescheinigung. Die Übereinstimmungsbescheinig-ung ist das CoC-Papier (EG-Übereinstimmungsbescheinigung) für genehmigte Typen oder die Datenbestätigung nach Muster 2d StVZO für ungetypte Fahrzeuge. Der Nachweis kann auch durch Vorlage des Fahrzeugbriefes erfolgen, in dem eine Typ- sowie Varianten- oder Versionsschlüsselnummer nach § 20 Abs. 3a Satz 6 StVZO ist. Liegt für ein Fahrzeug eine Einzelgenehmigung vor, so ist diese vorzulegen. **Positive Aspekte der IP:** + Dem Antragsteller (Halter) liegen die erforderlichen Unterlagen in der Regel vor, die Erfüll-ung der Informationspflicht ist daher unkompliziert. Es besteht kein Verbesserungsbedarf.		
Ansatzpunkt zur Kostensenkung			
--			
Verbesserungsvorschläge			
--			
Notwendige Voraussetzungen für die Umsetzung des Verbesserungsvorschlages			
--			

Informations-pflicht(en)	Bezeichnung laut WebSKM-Datenbank	Paragraph	Gesetz
	Datenangabe und Nachweise bei An-tragstellung	§ 6 Abs. 4	FZV
Bewertung			

Zweck der IP: Angaben zu den zugelassenen Fahrzeugen werden in den Fahrzeugregistern eingetragen.

Vorgehen bei der Erfüllung der IP: Im Antrag für die Zulassung eines Fahrzeuges sind zur Speicherung in den Fahrzeugregistern folgende Fahrzeugdaten anzugeben und auf Verlangen nachzuweisen: regelmäßiger Standort des Fahrzeugs, sofern dieser nicht mit dem Sitz des Halters identisch ist, Name und Anschrift des Verfügungsberechtigten über den Fahrzeugbrief (Zulassungsbescheinigung Teil II), Angaben zur Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung (Name und Anschrift oder Schlüsselnummer des Versicherers, Nummer des Versicherungsscheins oder der Versicherungsbestätigung, Beginn des Versicherungsschutzes oder Angabe, dass der Halter von der gesetzlichen Versicherungspflicht befreit ist).

Für diese Informationspflicht besteht kein Verbesserungsbedarf.

Ansatzpunkt zur Kostensenkung

--

Verbesserungsvorschläge

--

Notwendige Voraussetzungen für die Umsetzung des Verbesserungsvorschlages

--

Informations-pflicht(en)	Bezeichnung laut WebSKM-Datenbank	Paragraph	Gesetz
	Datenangabe und Nachweise bei innergemeinschaftlichem Erwerb neuer Kfz	§ 6 Abs. 5	FZV

Bewertung

Zweck der IP: Zulassung von innergemeinschaftlich erworbenen Fahrzeugen.

Vorgehen bei der Erfüllung der IP: In Fällen des innergemeinschaftlichen Erwerbs neuer Kraftfahrzeuge muss der Erwerber die folgenden Angaben, soweit diese der Zulassungsbehörde nicht bereits vorliegen, zur Übermittlung an die zuständigen Finanzbehörden machen und auf Verlangen nachweisen: Name und Anschrift des Antragstellers sowie des zuständigen Finanzamtes, Name und Anschrift des Lieferers, Tag der ersten Inbetriebnahme des Fahrzeugs, Kilometerstand am Tag der Lieferung (dient der Feststellung, ob ein Fahrzeug nach dem UStG neu ist), Fahrzeugart, Fahrzeughersteller (Marke), Fahrzeugtyp und Fahrzeug-Identifizierungsnummer und Verwendungszweck.

Negative Aspekte der IP:
- Die in dieser Informationspflicht erforderlichen Angaben, werden bereits durch die Angabe der Fahrzeug-Identifizierungsnummer (FIN) und der Umsatzsteuer-Identifikationsnummer abgedeckt. Die FIN befindet sich im Fahrzeugbrief, der der Zulassungsbehörde in jedem Fall vorgelegt werden muss; die Ust-Nr. muss für die Informationspflichten aus §§ 14a Abs. 3, § 18 Abs. 5a und § 4 Nr. 1 Buchstabe b und § 6a Abs. 3 UStG ebenfalls übermittelt werden. Es ist somit zu schlussfolgern, dass die in dieser Informationspflicht erforderlichen Angaben durch andere Nachweise bereits automatisch übermittelt wurden. Die Informationspflicht könnte daher entfallen.
- Nach Aussagen des BMVBS wird der § 6 Abs. 5 FZV lediglich aus Gründen der Vollständigkeit die nach dem Umsatzsteuergesetz (§ 1b Abs. 2 und 3 UStG) abzugebende Erklärung beim Fahrzeugerwerb in einem anderen Mitgliedstaat der EU aufgeführt.

Ansatzpunkt zur Kostensenkung

Abschaffung der Informationspflicht

Verbesserungsvorschläge
Die FIN befindet sich im Fahrzeugbrief, der der Zulassungsbehörde in jedem Fall vorgelegt werden muss; die Ust-Nr. muss für die Informationspflichten aus §§ 14a Abs. 3, § 18 Abs. 5a und § 4 Nr. 1 Buchstabe b und § 6a Abs. 3 UStG ebenfalls übermittelt werden. Es ist somit zu schlussfolgern, dass die in dieser Informationspflicht erforderlichen Angaben durch andere Nachweise bereits automatisch übermittelt wurden. Die Informationspflicht könnte daher entfallen.
Notwendige Voraussetzungen für die Umsetzung des Verbesserungsvorschlages
Prüfen, ob die erforderlichen Angaben dieser Informationspflicht bereits durch die Erfüllung anderer Informationspflichten (§§ 14a Abs. 3, § 18 Abs. 5a und § 4 Nr. 1 Buchstabe b und § 6a Abs. 3 UStG und § 12 FZV) erbracht werden und die Informationspflicht damit entfallen könnte.

Informations-pflicht(en)	Bezeichnung laut WebSKM-Datenbank	Paragraph	Gesetz
	Bei nicht innergemeinschaftlichem Erwerb ist dem Antrag ein Verzollungsnachweis beizulegen	§ 6 Abs. 6 Satz 1	FZV
Bewertung			
Zweck der IP: Die Informationspflicht stellt sicher, dass Fahrzeuge, die aus einem Nicht-Mitgliedstaat der Europäischen Union eingeführt wurden, nur dann in Deutschland zugelassen werden können, wenn sie entsprechend verzollt wurden. **Vorgehen bei der Erfüllung der IP:** Wenn ein Fahrzeug aus einem Staat, der nicht Mitgliedstaat der Europäischen Union oder nicht anderer Vertragsstaat des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum ist, eingeführt oder aus dem Besitz der im Bundesgebiet stationierten ausländischen Streitkräfte, der im Bundesgebiet errichteten internationalen militärischen Hauptquartiere oder ihrer Mitglieder erworben wird, muss dem Zulassungsantrag ein Verzollungsnachweis beigelegt werden. Wird dieser nicht vorgelegt, meldet die Zulassungsbehörde die Zulassung dem zuständigen Hauptzollamt. Für diese Informationspflicht besteht kein Verbesserungsbedarf.			
Ansatzpunkt zur Kostensenkung			
--			
Verbesserungsvorschläge			
--			
Notwendige Voraussetzungen für die Umsetzung des Verbesserungsvorschlages			
--			

Informations-pflicht(en)	Bezeichnung laut WebSKM-Datenbank	Paragraph	Gesetz
	Erbringen von Angaben, die mit dem Antrag auf Zulassung noch nicht erbracht wurden, aber im Fahrzeugregister einzutragen sind	§ 6 Abs. 7	FZV
Bewertung			
Zweck der IP: Die Informationspflicht stellt sicher, dass Fahrzeuge, die aus einem Nicht-Mitgliedstaat der Europäischen Union eingeführt wurden, nur dann in Deutschland zugelassen werden können, wenn sie entsprechend verzollt wurden.			

Vorgehen bei der Erfüllung der IP: Wenn ein Fahrzeug aus einem Staat, der nicht Mitgliedstaat der Europäischen Union oder nicht anderer Vertragsstaat des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum ist, eingeführt oder aus dem Besitz der im Bundesgebiet stationierten ausländischen Streitkräfte, der im Bundesgebiet errichteten internationalen militärischen Hauptquartiere oder ihrer Mitglieder erworben wird, müssen außerdem für die Speicherung in den Fahrzeugregistern folgende Fahrzeugdaten angegeben und auf Verlangen nachgewiesen werden, sofern sie nicht in den mit dem Antrag vorzulegenden Dokumenten enthalten sind: Fahrzeugklasse und Art des Aufbaus, Marke, Typ, Variante, Version und Handelsbezeichnung des Fahrzeugs sowie, wenn für das Fahrzeug eine EG-Typgenehmigung oder eine nationale Typgenehmigung erteilt worden ist, die Nummer und das Datum der Erteilung der Genehmigung, soweit diese Angaben feststellbar sind, Fahrzeug-Identifizierungsnummer, bei Personenkraftwagen: die vom Hersteller auf dem Fahrzeug angebrachte Farbe, Datum der Erstzulassung oder ersten Inbetriebnahme des Fahrzeugs, bei Zuteilung eines neuen Kennzeichens nach Entstempelung oder Abhandenkommen des bisherigen Kennzeichens das bisherige Kennzeichen, Angaben zur Beschaffenheit und Ausrüstung des Fahrzeugs (Kraftstoffart oder Energiequelle, Höchstgeschwindigkeit in km/h, Hubraum in cm^3, technisch zulässige Gesamtmasse in kg, Masse des in Betrieb befindlichen Fahrzeugs (Leermasse) in kg, Stützlast in kg, technisch zulässige Anhängelast - gebremst und ungebremst - in kg, technisch zulässige maximale Achslast/Masse je Achsgruppe in kg und bei Krafträdern das Leistungsgewicht in kW/kg, Zahl der Achsen und der Antriebsachsen, Zahl der Sitzplätze einschließlich Fahrersitz und der Stehplätze, Rauminhalt des Tanks bei Tankfahrzeugen in m^3, Nennleistung in kW und Nenndrehzahl in min^{-1}, Abgaswert CO_2 in g/km, Länge, Breite und Höhe jeweils als Maße über alles in mm, eine Größenbezeichnung der Bereifung je Achse, die in der EG-Typgenehmigung, nationalen Typgenehmigung oder Einzelgenehmigung bezeichnet oder in dem zum Zwecke der Erteilung einer Einzelgenehmigung nach § 21 der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung erstellten Gutachten als vorschriftsmäßig bescheinigt wurde, und Standgeräusch in dB (A) mit Drehzahl bei min(hoch)-1 und Fahrgeräusch in dB (A)).

Positive Aspekte der IP:
+ Die Informationspflicht enthält bereits die Einschränkung, dass die hier geforderten Daten nur dann erbracht werden müssen, wenn sie aus den anderen Unterlagen des Antrags nicht hervorgehen.

Für diese Informationspflicht bestehen keine Ansatzpunkte zur Verbesserung oder Vereinfachung.

Ansatzpunkt zur Kostensenkung
--
Verbesserungsvorschläge
--
Notwendige Voraussetzungen für die Umsetzung des Verbesserungsvorschlages
--

Informations-pflicht(en)	Bezeichnung laut WebSKM-Datenbank	Paragraph	Gesetz
	Untersuchung nach § 29 StVZO bei Fahrzeugen mit EG-Typgenehmigung, die im EWR in Betrieb waren	§ 7 Abs. 1 Satz 1 bis 3	FZV
	Abgasuntersuchung nach § 47a StVZO	§ 7 Abs. 1 Satz 4	FZV

Bewertung
Zweck der IP: Diese Informationspflicht stellt sicher, dass zugelassene Fahrzeuge in Deutschland allen Sicherheitsbestimmungen entsprechen und die dafür vorgesehenen Untersuchungen durchgeführt wurden. **Vorgehen bei der Erfüllung der IP:** Antragsteller für eine Zulassung eines Fahrzeuges aus einem anderen Land innerhalb der EU und EWR müssen Untersuchung nach § 29 StVZO (Hauptuntersuchung und Sicherheitsprüfung) und § 47a StVZO (Abgasuntersuchung) durchführen lassen, wenn: (1) das Fahrzeug bereits in dem anderen Land in Betrieb war und zwischenzeitlich eine Untersuchung hätte stattfinden müssen. (2) der Antragsteller nicht nachweisen kann, wann das Fahrzeug in einem Mitgliedstaat der Europäischen Union oder in einem anderen Vertragsstaat des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum erstmals in Betrieb genommen worden ist. Für diese Informationspflicht besteht kein Vereinfachungspotenzial.
Ansatzpunkt zur Kostensenkung
--
Verbesserungsvorschläge
--
Notwendige Voraussetzungen für die Umsetzung des Verbesserungsvorschlages
--

Informations-pflicht(en)	Bezeichnung laut WebSKM-Datenbank	Paragraph	Gesetz
	Untersuchung nach § 29 StVZO und Abgasuntersuchung nach § 47a StVZO bei Fahrzeugen mit EG-Typgenehmigung, die außerhalb des EWR in Betrieb waren	§ 7 Abs. 3	FZV
Bewertung			
Zweck der IP: Diese Informationspflicht stellt sicher, dass zugelassene Fahrzeuge in Deutschland allen Sicherheitsbestimmungen entsprechen und die dafür vorgesehenen Untersuchungen durchgeführt wurden. **Vorgehen bei der Erfüllung der IP:** Antragsteller für eine Zulassung eines Fahrzeuges aus einem anderen Land außerhalb der EU und EWR müssen in jedem Fall Untersuchung nach § 29 StVZO (Hauptuntersuchung und Sicherheitsprüfung) und § 47a StVZO (Abgasuntersuchung) durchführen lassen. Für diese Informationspflicht besteht kein Vereinfachungspotenzial.			
Ansatzpunkt zur Kostensenkung			
--			
Verbesserungsvorschläge			
--			
Notwendige Voraussetzungen für die Umsetzung des Verbesserungsvorschlages			
--			

Informations-pflicht(en)	Bezeichnung laut WebSKM-Datenbank	Paragraph	Gesetz
	Zulassungsbescheinigung beantragen; Verfügungsberechtigung über das Fahrzeug nachweisen	§ 12 Abs. 1 Satz 1	FZV
Bewertung			
Zweck der IP: Nur wer über ein Fahrzeug verfügen darf (Eigentümer, Mieter oder Leasingnehmer ist), kann für dieses auch einen Fahrzeugbrief beantragen. **Vorgehen bei der Erfüllung der IP:** Für eine Zulassungsbescheinigung Teil II (Fahrzeugbrief) ist ein Antrag bei der zuständigen Zulassungsbehörde zu stellen. Diesem Antrag muss die Verfügungsberechtigung über das Fahrzeug (z.B. Kauf-, Miet- oder Leasingvertrag) beigefügt werden. In begründeten Einzelfällen kann die Zulassungsbehörde beim Kraftfahrt-Bundesamt anfragen, ob das Fahrzeug im Zentralen Fahrzeugregister eingetragen, ein Suchvermerk vorhanden oder ob bereits eine Zulassungsbescheinigung Teil II ausgegeben worden ist. Für diese Informationspflicht besteht kein Vereinfachungspotenzial.			
Ansatzpunkt zur Kostensenkung			
--			
Verbesserungsvorschläge			
--			
Notwendige Voraussetzungen für die Umsetzung des Verbesserungsvorschlages			
--			

Informations-pflicht(en)	Bezeichnung laut WebSKM-Datenbank	Paragraph	Gesetz
	Anzeige des Verlustes einer ausgefertigten Zulassungsbescheinigung	§ 12 Abs. 4	FZV
Bewertung			
Zweck der IP: Die Informationspflicht stellt sicher, dass mit verlorengegangenen Dokumenten des Fahrzeugbriefes kein Missbrauch betrieben werden kann. **Vorgehen bei der Erfüllung der IP:** (1) Verliert der jeweilige Empfänger den Vordruck der Zulassungsbescheinigung Teil II (Fahrzeugbrief), muss ist er den Verlust dem Kraftfahrt-Bundesamt (KBA) melden. (2) Verliert der jeweilige Empfänger die ausgefertigte Zulassungsbescheinigung Teil II (Fahrzeugbrief), muss ist er den Verlust der zuständigen Zulassungsbehörde melden, die das KBA hiervon unterrichtet. (3) Eine neue Zulassungsbescheinigung Teil II darf erst nach Ablauf der Frist ausgefertigt werden. Wird die in Verlust geratene Zulassungsbescheinigung Teil II wieder aufgefunden, ist diese unverzüglich bei der Zulassungsbehörde abzuliefern. **Positive Aspekte der IP:** + Einige Zulassungsstellen bieten hierfür ein online-Verfahren an (siehe u.a. http://www.buergerdienste-saar.de/SaarPortal/saarvb.do?pmid=0&plold=93398&pv=59&action=content&dd=w&sl=F&vti=93398&quelle=contentmitte). **Negative Aspekte der IP:**			

- Unterschiedliche Vorgänge in den Zulassungsbehörden.
Ansatzpunkt zur Kostensenkung
Einheitliche Online-Lösung
Verbesserungsvorschläge
Übertragung der Online-Lösung auf alle Zulassungsstellen.
Notwendige Voraussetzungen für die Umsetzung des Verbesserungsvorschlages
Prüfung, warum eine einheitliche, übergreifende Lösung derzeit nicht angestrebt wurde.

Informations-pflicht(en)	Bezeichnung laut WebSKM-Datenbank	Paragraph	Gesetz
	Änderungen sind der Zulassungsbehörde unverzüglich zu melden	§ 13 Abs. 1	FZV
Bewertung			
Zweck der IP: Änderungen werden in den Fahrzeugregistern und Fahrzeugunterlagen (Fahrzeugschein, Fahrzeugbrief) immer aktuell vorgenommen. **Vorgehen bei der Erfüllung der IP:** Änderungen von Fahrzeug- oder Halterdaten sind der Zulassungsbehörde zum Zwecke der Berichtigung der Fahrzeugregister und der Zulassungsbescheinigung unter Vorlage der Zulassungsbescheinigung Teil I (Fahrzeugschein), des Anhängerverzeichnisses und ggf. auch der Zulassungsbescheinigung Teil II unverzüglich mitzuteilen. Zu diesen Änderungen zählen: Angaben zum Halter (Name, Anschrift), Änderung der Fahrzeugklasse, Änderung von Hubraum, Nennleistung, Kraftstoffart oder Energiequelle, Erhöhung oder Verringerung der bauartbedingten Höchstgeschwindigkeit, Änderung der zulässigen Achslasten, der Gesamtmasse, der Stützlast oder der Anhängelast, Erhöhung der Fahrzeugabmessungen, Änderung der Sitz- oder Stehplatzzahl bei Kraftomnibussen, Änderungen der Abgas- oder Geräuschwerte. Kommen Halter und/oder Eigentümer ihrer Mitteilungspflicht nicht nach, kann die Zulassungsbehörde für die Zeit bis zur Erfüllung der Verpflichtung den Betrieb des Fahrzeugs auf öffentlichen Straßen untersagen. **Positive Aspekte der IP:** + Fahrzeugregister und Fahrzeugunterlagen (Fahrzeugschein, Fahrzeugbrief) werden immer aktuell gehalten. Für diese Informationspflicht besteht kein Verbesserungsvorschlag.			
Ansatzpunkt zur Kostensenkung			
--			
Verbesserungsvorschläge			
--			
Notwendige Voraussetzungen für die Umsetzung des Verbesserungsvorschlages			
--			

Informations-pflicht(en)	Bezeichnung laut WebSKM-Datenbank	Paragraph	Gesetz
	Bei Wechsel des Halters muss der bisherige Halter die Zulassungsstelle benachrichtigen	§ 13 Abs. 4 Satz 1	FZV
Bewertung			

Zweck der IP: Änderungen werden in den Fahrzeugregistern und Fahrzeugunterlagen (Fahrzeugschein, Fahrzeugbrief) immer aktuell vorgenommen. **Vorgehen bei der Erfüllung der IP:** Tritt ein Wechsel in der Person des Halters ein, so informiert der bisherige Halter oder Eigentümer unverzüglich die Zulassungsbehörde, damit diese den Eintrag im Fahrzeugregister berichtigen lässt. Die Mitteilung muss das Kennzeichen des Fahrzeugs, Namen, Vornamen und vollständige Anschrift des Erwerbers sowie dessen Bestätigung enthalten, dass die Zulassungsbescheinigung und die Kennzeichenschilder übergeben wurden. **Positive Aspekte der IP:** + Die Änderung führt zur Rechtssichterheit aller beteiligten des Halterwechsels. Für diese Informationspflicht besteht kein Verbesserungsbedarf.
Ansatzpunkt zur Kostensenkung
--
Verbesserungsvorschläge
--
Notwendige Voraussetzungen für die Umsetzung des Verbesserungsvorschlages
--

Informationspflicht(en)	Bezeichnung laut WebSKM-Datenbank	Paragraph	Gesetz
	Soll ein Fahrzeug außer Betrieb gesetzt werden, hat der Halter dies der Zulassungsbehörde unverzüglich anzuzeigen und die Kennzeichen zur Entstempelung vorzulegen.	§ 14 Abs. 1 Satz 1	FZV
Bewertung			

Zweck der IP: Die Informationspflicht stellt sicher, dass Kennzeichen und Unterlagen für Fahrzeuge, die außer Betrieb gesetzt wurden, nicht missbräuchlich verwendet werden können.

Vorgehen bei der Erfüllung der IP:
(1) Soll ein zugelassenes Fahrzeug außer Betrieb gesetzt werden, so muss der Halter dies der Zulassungsbehörde unter Vorlage der Zulassungsbescheinigung und gegebenenfalls der Anhängerverzeichnisse unverzüglich anzeigen und die Kennzeichen zur Entstempelung vorlegen.

(2) Soll ein nicht zulassungspflichtiges, aber kennzeichenpflichtiges Fahrzeug außer Betrieb gesetzt werden, so muss der Halter dies der Zulassungsbehörde unter Vorlage des Nachweises über die Zuteilung des Kennzeichens oder die Zulassungsbescheinigung Teil I (Fahrzeugschein) unverzüglich anzeigen und die Kennzeichen zur Entstempelung vorlegen.

(3) Die Zulassungsbehörde vermerkt die Außerbetriebsetzung des Fahrzeugs unter Angabe des Datums auf der Zulassungsbescheinigung Teil I und gegebenenfalls auf den Anhängerverzeichnissen und händigt die vorgelegten Unterlagen sowie die entstempelten Kennzeichenschilder wieder aus.

(4) Der Halter kann das Kennzeichen zum Zwecke der Wiederzulassung befristet reservieren lassen.

Positive Aspekte der IP:
+ Halter haben die Möglichkeit, die Außerbetriebsetzung rückgängig machen zu lassen; ihnen werden alle Unterlagen und die Kennzeichen wieder ausgehändigt.

+ Eine missbräuchliche Verwendung der Kennzeichen und Unterlagen für Fahrzeuge, die außer Betrieb gesetzt wurden, wird durch das Entstempeln unterbunden.

+ Die Unterlagen, die bei der Zulassungsbehörde vorzulegen sind, sind im Besitz des Halters und können für die Erfüllung der Informationspflicht direkt vorgelegt werden. Daher ist die Erfüllung der Informationspflicht unkompliziert.

Für diese Informationspflicht besteht kein Verbesserungspotenzial.

Ansatzpunkt zur Kostensenkung

--

Verbesserungsvorschläge

--

Notwendige Voraussetzungen für die Umsetzung des Verbesserungsvorschlages

--

Informations-pflicht(en)	Bezeichnung laut WebSKM-Datenbank	Paragraph	Gesetz
	Entsorgung eines Fahrzeuges im Inland	§ 15 Abs. 1	FZV

Bewertung

Zweck der IP: Diese Informationspflicht stellt sicher, dass Fahrzeuge, die verwertet werden, auch abgemeldet werden.

Vorgehen bei der Erfüllung der IP:
(1) Altfahrzeuge der Fahrzeugklassen M(tief)1 (PKW und Wohnmobile) oder N(tief)1 (LKW und Lieferwagen bis 3,5 Tonnen), die einer anerkannten Stelle zur Verwertung überlassen wurden, müssen vom Halter oder Eigentümer unter Vorlage eines Verwertungsnachweises bei der Zulassungsbehörde außer Betrieb gesetzt werden lassen.

(2) Die Zulassungsbehörde überprüft die Richtigkeit und Vollständigkeit der Angaben zum

Fahrzeug und zum Halter im Verwertungsnachweis und gibt diesen mit dem vorgesehenen Bestätigungsvermerk zurück.

Positive Aspekte der IP:
+ Für den Halter ist das Formular einfach auszufüllen. Er leistet lediglich eine Unterschrift (Ort, Datum, Stempel, Unterschrift), um die Abgabe des Altfahrzeuges zu bestätigen.

+ Das Formular ist insgesamt logisch und übersichtlich aufgebaut.

Negative Aspekte der IP:
- Im Internet kann das Formular für den Verwertungsnachweis nur gegen Entgelt bezogen werden (http://www.formulare.org/index.php/cat/c40054_Verwertungsnachweis.html).

- Für das Formular sollte es Schnittstellen zur EDV des jeweiligen ausstellenden Betriebes geben, da hier (1) lediglich Standarddaten zur Identifikation des Betriebes (Firmenname, Anschrift, etc.) angegeben werden müssen und sich (2) diese Daten in Kurzfassung auf jeder Seite in der Kopfzeile des Verwertungsnachweises wiederhohlen müssen.

- Der Demontagebetrieb stellt den Verwertungsnachweis aus; der Hersteller verlangt diesen auch als Dokumentationsstück. Nach Aussagen der Praxis verlangt jedoch die Zulassungsbehörde keinen Verwertungsnachweis, wodurch der Verwertungsnachweis seine eigentliche Funktion verliert. Die Praxis empfiehlt, diesen direkt als Dokument zur Außerbetriebsetzung des Fahrzeuges zu verwenden.

Ansatzpunkt zur Kostensenkung

(1) Formular für den Verwertungsnachweis elektronisch zur Verfügung stellen

(2) Formular an EDV anbinden

(3) Ausgefülltes Formular direkt an die Zulassungsbehörde weiterleiten

Verbesserungsvorschläge

(1) Das Formular sollte elektronisch zur Verfügung gestellt werden, um das Ausfüllen (a) zu erleichtern und (b) zu automatisieren. Beides reduziert Bürokratiekosten.

(2) Eine weitere Reduzierung von Bürokratiekosten kann durch das Schaffen von Schnittstellen zur EDV des jeweiligen ausstellenden Betriebes erzielt werden, da im Formular (a) lediglich Standarddaten zur Identifikation des Betriebes (Firmenname, Anschrift, etc.) angegeben werden müssen und sich (b) diese Daten in Kurzfassung auf jeder Seite in der Kopfzeile des Verwertungsnachweises wiederhohlen müssen.

(3) Durch die direkte elektronische Weiterleitung würden Aufwände für die Datenaufnahme (Übertragung von Papier in Datenbank) für die Zulassungsbehörde vermieden, der Halter würde entlastet und der verwertende Betrieb hätte reduzierte Erstellungskosten (Druckkosten für die ausgefüllten Formulare).

Notwendige Voraussetzungen für die Umsetzung des Verbesserungsvorschlages

(1) Formular online, elektronisch ausfüllbar zur Verfügung stellen (im Zusammenhang mit IP 200610130950304 AltfahrzeugV) .

(2) Prüfen, ob Standard-Schnittstellen zu EDV-Lösungen geschaffen werden können.

(3) Prüfen, ob das Formular vom verwertenden Betrieb direkt an die Zulassungsbehörde weitergeleitet werden kann.

Informations-pflicht(en)	Bezeichnung laut WebSKM-Datenbank	Paragraph	Gesetz
	Entsorgung eines Fahrzeuges im Ausland	§ 15 Abs. 2	FZV
Bewertung			

Zweck der IP: Diese Informationspflicht stellt sicher, dass Fahrzeuge, die im Ausland verwertet werden auch abgemeldet werden.

Vorgehen bei der Erfüllung der IP: Verbleibt ein Fahrzeug der Klasse M(tief)1 (PKW und Wohnmobile) oder N(tief)1 (LKW und Lieferwagen bis 3,5 Tonnen) zum Zwecke der Entsorgung im Ausland, so hat der Halter oder Eigentümer des Fahrzeugs dies gegenüber der Zulassungsbehörde zu erklären und das Fahrzeug außer Betrieb setzen zu lassen.

Positive Aspekte der IP:

+ Eine formlose Erklärung gegenüber der Zulassungsstelle ist ausreichend.

Für diese Informationspflicht bestehen keine Verbesserungsansätze.

Ansatzpunkt zur Kostensenkung

--

Verbesserungsvorschläge

--

Notwendige Voraussetzungen für die Umsetzung des Verbesserungsvorschlages

--

Informations-pflicht(en)	Bezeichnung laut WebSKM-Datenbank	Paragraph	Gesetz
	Daten für einen Antrag eines Kurzzeitkennzeichens oder eines roten Kennzeichens mitteilen und auf Verlangen nachweisen	§ 16 Abs. 4	FZV

Bewertung

Zweck der IP: Daten für einen Antrag eines Kurzzeitkennzeichens oder eines roten Kennzeichens sind mitzuteilen und auf Verlangen nachzuweisen.

Vorgehen bei der Erfüllung der IP:
(1) Mit dem Antrag auf Zuteilung eines Kurzzeitkennzeichens sind vom Antragsteller zum Zwecke der Speicherung in den Fahrzeugregistern Halterdaten (Name oder Bezeichnung und Anschrift des Unternehmens) und Daten zur Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung (Name und Anschrift oder Schlüsselnummer des Versicherers, Nummer des Versicherungsscheins oder der Versicherungsbestätigung und Beginn des Versicherungsschutzes oder die Angabe, dass der Halter von der gesetzlichen Versicherungspflicht befreit ist, sowie das Ende des Versicherungsschutzes) mitzuteilen und auf Verlangen nachzuweisen.
(2) Mit dem Antrag auf Zuteilung eines roten Kennzeichens sind vom Antragsteller zum Zwecke der Speicherung in den Fahrzeugregistern Halterdaten (Name oder Bezeichnung und Anschrift des Unternehmens) und Daten zur Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung (Name und Anschrift oder Schlüsselnummer des Versicherers, Nummer des Versicherungsscheins oder der Versicherungsbestätigung und Beginn des Versicherungsschutzes oder die Angabe, dass der Halter von der gesetzlichen Versicherungspflicht befreit ist) mitzuteilen und auf Verlangen nachzuweisen.

Für diese Informationspflicht besteht kein Verbesserungsbedarf.

Ansatzpunkt zur Kostensenkung

--

Verbesserungsvorschläge
--
Notwendige Voraussetzungen für die Umsetzung des Verbesserungsvorschlages
--

Informations-pflicht(en)	Bezeichnung laut SKM-Datenbank	Paragraph	Gesetz
	Mitführen der Zulassungsbescheinigung bei Überführung eines Fahrzeuges ins Ausland	§ 19 Abs. 3	FZV
Bewertung			
Zweck der IP: Bei der Überführung eines Fahrzeuges ins Ausland kann die Zulassung und die Ordnungsmäßigkeit des Fahrzeuges durch den Fahrzeugschein nachgewiesen werden. **Vorgehen bei der Erfüllung der IP:** Der Führer eines Kraftfahrzeugs muss die Zulassungsbescheinigung Teil I (Fahrzeugschein) immer mitzuführen und zuständigen Personen auf Verlangen zur Prüfung auszuhändigen. Für diese Informationspflicht besteht kein Verbesserungsbedarf.			
Ansatzpunkt zur Kostensenkung			
--			
Verbesserungsvorschläge			
--			
Notwendige Voraussetzungen für die Umsetzung des Verbesserungsvorschlages			
--			

Informations-pflicht(en)	Bezeichnung laut WebSKM-Datenbank	Paragraph	Gesetz
	Vorlage der Zulassungsbescheinigung und Entstempelung des zugeteilten Kennzeichens bei Überführung eines Fahrzeuges ins Ausland	§ 19 Abs. 4	FZV
Bewertung			
Zweck der IP: Diese Informationspflicht stellt sicher, dass Fahrzeuge, die dauerhaft ins Ausland gebracht werden, von der Zulassungsbehörde erfasst werden und entsprechende Kennzeichen haben. **Vorgehen bei der Erfüllung der IP:** Wenn ein zugelassenes oder ein zulassungsfreies und kennzeichenpflichtiges Fahrzeug mit einem Ausfuhrkennzeichen in einen anderen Staat verbracht werden, muss die Zuteilung dieses Kennzeichens beantragt werden. Für den Antrag müssen die Zulassungsbescheinigung Teil I und II und das bisher zugeteilte Kennzeichen zur Entstempelung bei der Zulassungsbehörde vorgelegt werden. Dieses Verfahren ist zweckmäßig und es wird kein Ansatz zur Verbesserung gesehen.			
Ansatzpunkt zur Kostensenkung			
--			
Verbesserungsvorschläge			

--
Notwendige Voraussetzungen für die Umsetzung des Verbesserungsvorschlages
--

Informations-pflicht(en)	Bezeichnung laut WebSKM-Datenbank	Paragraph	Gesetz
	Nachweis, dass eine Kfz-Haftpflichtversicherung besteht	§ 23 Abs. 1	FZV
Bewertung			
Zweck der IP: Fahrzeuge dürfen auf öffentlichen Straßen nur in Betrieb gesetzt werden, wenn sie zum Verkehr zugelassen sind und eine dem Pflichtversicherungsgesetz entsprechende Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung besteht. **Vorgehen bei der Erfüllung der IP:** Fahrzeuge dürfen auf öffentlichen Straßen nur in Betrieb gesetzt werden, wenn sie zum Verkehr zugelassen sind und eine dem Pflichtversicherungsgesetz entsprechende Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung besteht. Der Nachweis, dass eine dem Pflichtversicherungsgesetz entsprechende Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung besteht, ist bei der Zulassungsbehörde durch eine Versicherungsbestätigung (auch Deckungskarte) zu erbringen. Die Versicherungsbestätigung kann bei der jeweiligen Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherungsgesellschaft angefordert werden. Dies ist in der Regel telefonisch oder per E-Mail formlos möglich. Eine Versicherungsbestätigung ist auch vorzulegen, wenn das Fahrzeug nach Außerbetriebsetzung wieder zum Verkehr zugelassen werden soll. Für diese Informationspflicht besteht kein Verbesserungsbedarf.			
Ansatzpunkt zur Kostensenkung			
--			
Verbesserungsvorschläge			
--			
Notwendige Voraussetzungen für die Umsetzung des Verbesserungsvorschlages			
--			

Informations-pflicht(en)	Bezeichnung laut WebSKM-Datenbank	Paragraph	Gesetz
	Halter hat ein Fahrzeug unverzüglich außer Betrieb setzen zu lassen, wenn keine Kfz-Haftpflichtversicherung vorliegt	§ 25 Abs. 3	FZV
Bewertung			
Zweck der IP: Fahrzeuge dürfen auf öffentlichen Straßen nur in Betrieb gesetzt werden, wenn sie zum Verkehr zugelassen sind und eine dem Pflichtversicherungsgesetz entsprechende Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung besteht. **Vorgehen bei der Erfüllung der IP:** Besteht für ein Fahrzeug, für das ein Kennzeichen zugeteilt ist, keine dem Pflichtversicherungsgesetz entsprechende Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung, so muss der Halter unverzüglich das Fahrzeug nach Maßgabe des § 14 Abs. 1 außer Betrieb setzen lassen.			

Für diese Informationspflicht besteht kein Verbesserungsbedarf.
Ansatzpunkt zur Kostensenkung
--
Verbesserungsvorschläge
--
Notwendige Voraussetzungen für die Umsetzung des Verbesserungsvorschlages
--

Informations-pflicht(en)	Bezeichnung laut WebSKM-Datenbank	Paragraph	Gesetz
ehemals 200610190858338	Aufzeichnungen über Fahrten mit nicht zugelassenen Kfz (mit roten Kennzeichen)	§ 16 Abs. 3 (ehemals § 28 Abs. 3 StVZO)	FZV

Bewertung

Zweck der IP: Ein rotes Kennzeichen wird für nicht zugelassene Fahrzeuge bspw. für die Überführung zwischen den Produktionsstandorten genutzt. Weiterhin nutzen Zulieferer die Informationen aus dem Fahrzeugscheinheft für die Datenerfassung von Erprobung und Vorführung des Fahrzeuges. Diese Informationspflicht stellt dabei sicher, dass jede Fahrt mit einem nicht zugelassenen Fahrzeug sowie die Nutzung eines roten Kennzeichens erfasst wird.

Vorgehen bei der Erfüllung der IP: Ein rotes Kennzeichen kann für mehrere Fahrzeuge genutzt werden. Für das rote Kennzeichen ist vom Inhaber ein Fahrzeugscheinheft zu führen. Der Inhaber des roten Kennzeichens muss für jedes Fahrzeug auf einer gesonderten Seite des Fahrzeugscheinheftes das Fahrzeug ausführlich beschreiben. Das Fahrzeugscheinheft ist bei jeder Fahrt mitzuführen.

Über jede Prüfungs-, Probe- oder Überführungsfahrt sind fortlaufende Aufzeichnungen zu führen, aus denen das verwendete Kennzeichen, das Datum der Fahrt, deren Beginn und Ende, der Fahrzeugführer mit dessen Anschrift, die Fahrzeugklasse und der Hersteller des Fahrzeugs, die Fahrzeug-Identifizierungsnummer und die Fahrtstrecke ersichtlich sind. Die Aufzeichnungen sind ein Jahr lang aufzubewahren. Nach Ablauf der Frist, für die das Kennzeichen zugeteilt worden ist, muss das Kennzeichen mit dem dazugehörigen Fahrzeugscheinheft der Zulassungsbehörde unverzüglich zurückgegeben werden.
In der Regel verfügen Unternehmen der Automobilindustrie über mehrere rote Kennzeichen gleichzeitig. Somit sind auch entsprechend viele Fahrzeugscheinhefte zu führen, in die jedes Fahrzeug separat einzutragen ist.

Positive Aspekte der IP:
+ Absicherung bzw. Nachweis für den Inhaber des roten Kennzeichens über den Verbleib und die Nutzung nicht angemeldeter Fahrzeuge.

+ Nutzung der so erfassten Daten für andere Zwecke wie Auswertungen über Erprobungen, Testfahrten und Vorführung.

Negative Aspekte der IP:
- Verfügen Unternehmen über mehrere rote Kennzeichen, kann es zu mehrfachen Eintragungen (dasselbe Fahrzeug in mehreren Heften) kommen.

Ansatzpunkt zur Kostensenkung
Fahrtschreiberlösung
Verbesserungsvorschläge
Für eine Fahrtschreiberlösung müssten Transponder an das rote Kennzeichen und ein Emp-

fänger im Auto angebracht werden. Die Dokumentation der Fahrten mit roten Kennzeichen würde dadurch automatisiert werden. Zudem könnten die gespeicherten Daten direkt elektronisch auch für andere Zecke ausgewertet werden. Auch die Aufbewahrung der Daten würde so erheblich vereinfacht.
Notwendige Voraussetzungen für die Umsetzung des Verbesserungsvorschlages
Es ist zu prüfen, ob der sichere manipulationsfreie elektronische Nachweis mit einer Fahrtschreiberlösung möglich ist.

Informations-pflicht(en)	Bezeichnung laut WebSKM-Datenbank	Paragraph	Gesetz
	Beleuchtungseinrichtungen sind mit einem Prüfzeichen zu kennzeichnen	§ 1	FZVAusnV
Bewertung			
Zweck der IP: Die Informationspflicht stellt sicher, dass die Beleuchtungseinrichtung durch ein Prüfzeichen gekennzeichnet wird, wenn sie den Vorschriften entspricht. **Vorgehen bei der Erfüllung der IP:** Bauartgenehmigte Beleuchtungseinrichtungen für transparente Kennzeichen oder Beleuchtungseinrichtungen, die mit dem Kennzeichen eine Einheit bilden oder die hinter einer durchsichtigen, lichtleitenden Abschlussscheibe ein Kennzeichen verwenden, dürfen (1) weißes Licht nach hinten abstrahlen oder (2) mit einer Abschlussscheibe vor dem Kennzeichen versehen sein. Die Beleuchtungseinrichtungen müssen genehmigt werden und erhalten von der zuständigen Prüfstelle ein Prüfzeichen. Die Beleuchtungseinrichtung ist dann mit dem amtlich zugeteilten Prüfzeichen zu kennzeichnen. Die Kennzeichnung erfolgt als Teil des Produktionsprozesses. **Positive Aspekte der IP:** + Prüfung der Beleuchtungseinrichtung ist nachvollziehbar. Für diese Informationspflicht besteht kein Verbesserungsbedarf.			
Ansatzpunkt zur Kostensenkung			
--			
Verbesserungsvorschläge			
--			
Notwendige Voraussetzungen für die Umsetzung des Verbesserungsvorschlages			
--			

7.3.9 Weitere Informationspflichten

Informations-pflicht(en)	Bezeichnung laut WebSKM-Datenbank	Paragraph	Gesetz
200611281529009	Erstellen eines Ausbildungsplans durch den Ausbildenden	§ 6	KfzMechaAusbV 2007 (in SKM noch als KfzMechaAusb)
2006112809180712	Erstellen eines Ausbildungsplans durch den Ausbildenden	§ 7	FzgLackAusbV

200611281529006	Erstellen eines Ausbildungsplans durch den Ausbildenden	§ 5 Abs. 2	KarFahrzbMAusbV 2008
200611281529004	Erstellen eines Ausbildungsplans durch den Ausbildenden	§ 4 Abs. 2	LandBauMTAusbV 2008 (in SKM noch als LandBauMTAusbV)
200611281529003	Erstellen eines Ausbildungsplans durch den Ausbildenden	§ 4 Abs. 2 (ehemals § 6 KTAusbV)	KTAusbV 2008 (ehemals KTAusbV)
200612071354201	Erstellen eines Ausbildungsplans durch den Ausbildenden	§ 7	VulkAusbV 2004

Bewertung

Zweck der IP: Durch die Ausbildungspläne werden die Ausbildungen in Unternehmen vergleichbar und stellen sicher, dass der Auszubildende alle Inhalte für das angestrebte Berufsfeld vermittelt bekommt.

Vorgehen bei der Erfüllung der IP: Der Ausbildende erstellt einen Ausbildungsplan für drei Jahre (Vorlage ist in Papierform erhältlich), der festlegt, zu welchem Zeitpunkt der Auszubildende welche Inhalte des betreffenden Berufsfeldes lernen muss und welche Anforderungen während der Ausbildung an ihn gestellt werden (beispielhafte Inhalte: mechanische Grundlagen, elektronische Grundlagen). Die Ausbildungspläne werden anschließend an die IHK in Papierform weitergeleitet.

Positive Aspekte der IP:
+ Eine Vorlage für den Ausbildungsplan ist in Papierform erhältlich.

Negative Aspekte der IP:
- In der Praxis ist es besonders schwierig, den jeweiligen Ausbildungsplan für drei Jahre im Voraus zu definieren, insbesondere dann, wenn der Auszubildende in aktuelle Projekte eingebunden werden soll. Ein Drei-Jahresplan nimmt dem Ausbildungsunternehmen die Flexibilität.
- Für Unternehmen ist die weitere Verwendung der Daten unklar; die IHK gibt den Unternehmen keine Rückmeldung.
- Bisher werden Ausbildungspläne noch in Papierform erstellt.

Ansatzpunkt zur Kostensenkung

(1) Branchenspezifische Ausgestaltung der Ausbildungspläne

(2) Definitionshorizont von drei Jahren aufspalten

(3) Prüfung, wozu die Daten durch die IHKs verwendet werden. Ggf. können dann Kürzungen im Bestand der anzugebenen Daten vorgenommen werden.

(4) Formulare elektronisch/online bereitstellen

Verbesserungsvorschläge

(1) Eine branchenspezifische Ausgestaltung der Ausbildungspläne wäre von Vorteil, um (a) auf die Bedürfnisse und Anforderungen der Unternehmen im Rahmen der Ausbildung besser reagieren zu können und um (b) die Auszubildenden in aktuelle Projekte einbinden zu können.

(2) Der Definitionshorizont von drei Jahren, über den der Ausbildungsplan zu erstellen ist, sollte aufgespalten werden. In der Praxis wird die Aufspaltung in eine erste Planung nur bis zur Zwischenprüfung und eine zweite Planung bis zum Ausbildungsende als realistisch eingeschätzt.

(3) Es sollte eine Prüfung angestrebt werden, ob der Datenumfang, der an die IHKs zu melden ist, verringert werden kann. Dies ist immer dann der Fall, wenn die Daten keine weitere Verwendung finden.

(4) Es sollte ein elektronisch ausfüllbares Formular zur Verfügung gestellt werden, um (a) den Unternehmen die Erstellung des Ausbildungsplans zu erleichtern und (b) der Kritik der Unternehmen gerecht zu werden, dass es eine Vereinheitlichung von Prüfungen und Informationspflichten im Rahmen der Erstellung des Ausbildungsplans geben sollte. In dieses Formular sollten die Stammdaten (bspw. Name, Adresse, etc.) automatisch aus dem HR-Modul des Firmen-ERP-Systems übernommen werden können, um die Erstellung des Ausbildungsplanes effizienter zu gestalten.

Notwendige Voraussetzungen für die Umsetzung des Verbesserungsvorschlages

(1) Rückfragen bei Branchenvertretern bzgl. der Verbesserungsmaßnahmen, die mehr Flexibilität bei der Ausbildungsplanung schaffen

(2) 3-Jahresfrist in Gesetzestext aufspalten

(4) Formular für die elektronische Verwendung aufbereiten; Schnittstellen zu Datenbanksystemen prüfen und definieren

Informations-pflicht(en)	Bezeichnung laut WebSKM-Datenbank	Paragraph	Gesetz
200610250907281	Verordnung über Verbrauchsinformationen zu Kraftstoffverbrauch und CO2-Emissionen neuer Personenkraftwagen	§§1 und 3 bis 5 sowie der Anlagen 1 bis 4	Pkw-EnVKV

Bewertung

Zweck der IP: Diese Informationspflicht stellt sicher, dass Verbraucher ausreichend über den Kraftstoffverbrauch und die CO2-Emissionen neuer Personenkraftwagen informiert werden.

Vorgehen bei der Erfüllung der IP:
(1) Hersteller und Händler, die neue Personenkraftwagen ausstellen, zum Kauf oder Leasing anbieten oder für diese werben, müssen den Kraftstoffverbrauch in Liter je 100 Kilometer (l/100 km), für erdgasbetriebene Fahrzeuge Kubikmeter je 100 Kilometer (m3/100 km) und die CO2-Emissionen in Gramm je Kilometer (g/km) angeben.

(2a) Am Ausstellungsort muss dazu ein Hinweis in Farbdruck Größe DIN A4 (Anforderung der Anlage 1 Pkw-EnVKV, http://www.dena.de/fileadmin/user_upload/Download/Dokumente/Projekte/mobilitaet/gesetzblatt-vebrauchskennzeichnung.pdf (S. 5)) entweder direkt am Fahrzeug oder in dessen unmittelbarer Nähe so angebracht werden, dass er deutlich sichtbar ist und vom Käufer eindeutig zugeordnet werden kann. Rechts oben auf dem Hinweis kann der Hersteller sein Logo anbringen. Ein einheitliches Formblatt für den Hinweis bzw. dessen elektronische Bezugsquelle wird vom Bundesministerium für Wirtschaft und Arbeit im

Bundesanzeiger bekannt geben.

(2b) Am Ausstellungs- bzw. Verkaufsort muss darüber hinaus ein Aushang (mindestens 70 cm x 50 cm groß) deutlich sichtbar und gut lesbar angebracht werden, der die Werte des offiziellen Kraftstoffverbrauchs und der offiziellen spezifischen CO2-Emissionen aller Modelle neuer Personenkraftwagen enthält, die am Verkaufsort ausgestellt oder an diesem oder über diesen Verkaufsort zum Kauf oder Leasing angeboten werden. Der Händler muss einen gemeinsamen Aushang mit allen bei ihm gehandelten Fabrikmarken in alphabetischer Reihenfolge erstellen; Personenkraftwagenmodelle sind darin in Gruppen getrennt nach Kraftstoffart aufzulisten. (Der Aushang wird häufig auch von den Herstellern erstellt, wenn ein Händler ausschließlich die Fahrzeuge eines Herstellers verkauft.) Der Aushang muss mindestens alle sechs Monate aktualisiert werden. Alternativ kann der Aushang auch durch eine gut sichtbare elektronische Anzeige auf einem Bildschirm (mindestens 25 cm x 32 cm (17 Zoll) groß) ersetzt werden. Die Angaben der elektronischen Anzeige sind mindestens alle drei Monate zu aktualisieren.

(3) Die Händler fragen die für die Aushänge erforderlichen Daten bei den Herstellern an, von denen sie neue Personenkraftwagen geliefert bekommen. Die Hersteller stellen den Händlern diese Informationen unverzüglich und unentgeltlich zur Verfügung.

(4) Die Hersteller lassen einen einheitlichen Leitfaden (maximal Format DIN A4) über den Kraftstoffverbrauch und die CO2-Emissionen in gedruckter Form erstellen (den Auftragnehmer teilen sie dem Bundesministerium für Wirtschaft und Technologie (BMWi) mit, welches diesen im Bundesanzeiger bekannt gibt), den sie an Händler, Verbraucher und sonstige Interessenten verteilen. Gemäß Artikel 4 Absatz 1 der Richtlinie 1999/94 EG über die Bereitstellung von Verbraucherinformationen über den Kraftstoffverbrauch und CO2-Emissionen beim Marketing für neue Personenkraftwagen müssen die Mitgliedstaaten sicherstellen, dass in Absprache mit den Herstellern mindestens einmal jährlich ein den Anforderungen des Anhangs II entsprechender Leitfaden erstellt wird. Die Energieverbrauchskennzeichnungsverordnung für Pkw setzt diese europäische Vorgabe um, indem die Bestimmung der Stelle sowie der Auftrag zur Erstellung des einheitlichen Leitfadens den Herstellern übertragen werden. Die Verpflichtung der Hersteller zur Mitteilung dieser Stelle an BMWi stellt sicher, das die Pflicht zur Veröffentlichung erfüllt wurde.
Der Leitfaden enthält des Weiteren Erläuterung der Auswirkungen von Treibhausgasemissionen, einer möglichen Klimaänderung und der Bedeutung von Kraftfahrzeugen hierbei als auch einen Hinweis auf die Möglichkeiten, die der Verbraucher bei der Wahl der zur Verfügung stehenden Kraftstoffe hat und deren Umweltauswirkungen (gegründet auf aktuelle wissenschaftliche Nachweise und geltende Rechtsvorschriften), einen Hinweis auf das aktuelle Ziel der Europäischen Gemeinschaften für die durchschnittlichen CO2-Emissionen neuer Personenkraftwagen sowie auf die Frist zur Erreichung dieses Ziels. Der Leitfaden wird mindestens einmal jährlich zu aktualisiert. Der Leitfaden wird von den Herstellern auch im Internet zur Verfügung gestellt.
Der Entwurf für den Leitfaden bedarf der Genehmigung des BMWi im Einvernehmen mit dem Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit (BMU) sowie dem Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS). Die Genehmigung gilt als erteilt, wenn das BMWi nicht innerhalb von zwei Monaten nach Zugang des Entwurfs die Genehmigung abgelehnt hat. Der Zugang des Entwurfs wird dem Antragsteller unverzüglich schriftlich bestätigt. Das Genehmigungserfordernis bezieht sich auf die feststehenden, zwingenden Hinweise entsprechend Anhang II der Richtlinie 1999/94 EG, der durch Teil I der Anlage 3 zu § 4 Absatz 2 Satz 1 umgesetzt wird. Dieser Teil, der in der Regel nicht jährlich aktualisiert wird, bedarf der Genehmigung, um die Umsetzung durch den Mitgliedstaat Deutschland sicherzustellen. Die Abstimmung der Ministerien verursacht keine langen Wartezeiten, insbes. wegen der Genehmigungsfiktion in § 4 Absatz 2 Satz 3 der Pkw-EnVKV, bzw. erhöhte Bürokratiekosten.

(5) Händler händigen dem interessierten Kunden auf Verlangen unverzüglich und unentgeltlich ein Exemplar des Leitfadens aus.

(6) Hersteller und Händler müssen auf allen Werbeschriften (unabhängig von der Form der Werbung) Angaben über den offiziellen Kraftstoffverbrauch und die offiziellen spezifischen CO2-Emissionen der betreffenden Modelle neuer Personenkraftwagen machen. Die Angaben müssen auch bei flüchtigem Lesen leicht verständlich, gut lesbar und nicht weniger hervorgehoben sein als der Hauptteil der Werbebotschaft.

Positive Aspekte der IP:
+ Der Verbraucher wird detailliert und in gleichen Maß- und Mengeneinheiten informiert. Ihm werden damit direkte Vergleiche zwischen unterschiedlichen Fahrzeugen ermöglicht.

+ Ein Formblatt für die Hinweise am Ausstellungsort kann elektronisch kostenlos bezogen werden.

+ Durch die einheitliche Form der Hinweise, wird dem Verbraucher/Käufer die Suche der entsprechenden Informationen visuell erleichtert.

+ Bereits durch die Werbung wird der Verbraucher/Kunde hinreichend über den offiziellen Kraftstoffverbrauch und die offiziellen spezifischen CO2-Emissionen der betreffenden Modelle neuer Personenkraftwagen informiert.

+ Das Formblatt für den einzelnen Aushang in DIN A4 ist verständlich und leicht auszufüllen (http://www.dena.de/fileadmin/user_upload/Download/Dokumente/Projekte/mobilitaet/gesetzblatt-vebrauchskennzeichnung.pdf (S. 5)).

Negative Aspekte der IP:
- Die Verordnung fordert von jedem Hersteller die Erstellung umfangreicher, kostenintensiver Informationsmaterialien für die Käufer für jedes Fahrzeug und bei jeglicher Art von Werbung.

- Die Erstellung eines gesammelten Aushangs für alle von einem Händler vertrieben Fabrikmarken ist aufwändig, interessiert den Kunden nur sekundär, verursacht nicht unerhebliche Marketingkosten für die Sammlung der Informationen, Aufbereitung und Konzeption des Aushangs sowie dessen Druck. Zusätzlich muss der Aushang laufend erneuert werden, was ebenfalls wieder Marketingkosten verursacht. Kunden beachten diese Aushänge nach Aussage der Praxis in der Regel nicht. Sie bringen ferner dem Handel nach Aussagen der Händler keinen Mehrwert bspw. in Verkaufsgesprächen. Darüber hinaus kann der Handel diese Aushänge auch anderweitig nicht verwenden. Der Aushang wird entweder direkt vom Hersteller oder vom Händler erstellt und verursacht erhöhte Bürokratiekosten. Da der Nutzen dieses Aushangs jedoch sehr gering ist, kann diese Informationspflicht entfallen.

- Jeder Hersteller von Fahrzeugen erstellt mindestens jährlich einen Leitfaden zu dem offiziellen Kraftstoffverbrauch und die offiziellen spezifischen CO2-Emissionen seiner Modelle. Für den Verbraucher/Kunden sind die Informationen jedoch nicht fassbar. D.h. Emissionswerte sind weniger eingänglich als Kraftstoffverbrauchswerte und auch beim Kauf weniger entscheidend. Zudem fordern Verbraucher/Kunden Leitfaden nicht an. Aus Sicht dieser Studie wird der Verbraucher/Kunde bereits durch die vorgeschriebene Beschilderung jedes Fahrzeuges und die diesbzgl. Werbung umfassend informiert.

- Diese Informationspflicht ist für die antwortenden Personen der Befragung dieses Gutachtens zwar relevant, jedoch hält die Praxis diese Informationspflicht für nicht zweckmäßig. Diese Informationspflicht kann möglicherweise entfallen, da dem Kunden die Informationen auch aus dem Prospektmaterial ersichtlich werden.

Ansatzpunkt zur Kostensenkung

Aushang nach § 3 Pkw-EnVKV abschaffen

Verbesserungsvorschläge

(a) Da der Aushang von Kunden nicht oder nur sehr selten wahrgenommen wird und für den Handel keinen wirtschaftlichen Mehrwert bringt, jedoch erhebliche Bürokratiekosten verur-

sacht, kann diese Informationspflicht entfallen. (b) Online-Veröffentlichung der Aushangsinformationen durch den Hersteller könnten an die Stelle treten.
notwendige Voraussetzungen für die Umsetzung des Verbesserungsvorschlages
(1) Prüfen, ob Käufer auf anderem Wege die gleichen Informationen vermittelt bekommen (diese stehen bspw. auch auf den DIN-A4-Formblättern an jedem Fahrzeug)

Informations-pflicht(en)	Bezeichnung laut WebSKM-Datenbank	Paragraph	Gesetz
	Pfand in Höhe von 7,50 Euro für Fahrzeugbatterien	§ 10 Abs. 1	BattG
Bewertung			
Zweck der IP: Diese Informationspflicht stellt sicher, dass Altbatterien bei den Vertreibern abgegeben werden, die diese anschließend einer ordnungsgemäßen und umweltgerechten Entsorgung zuführen. **Vorgehen bei der Erfüllung der IP:** Vertreiber (Hersteller, Händler, Werkstätten), die Fahrzeugbatterien an Endnutzer abgeben, müssen für jede Fahrzeugbatterie ein Pfand in Höhe von 7,50 Euro einschließlich Umsatzsteuer erheben, wenn der Endnutzer zum Zeitpunkt des Kaufs einer neuen Fahrzeugbatterie keine Fahrzeug-Altbatterie zurückgibt. Sobald der Endnutzer eine Fahrzeug-Altbatterie zurückgibt, wird das Pfand erstattet. In der Praxis werden die verkauften Batterien und die damit verbundene Pfanderhebung dokumentiert. Der Kunde kann nur gegen Vorlage der entsprechenden Rechnung oder einer Pfandmarke zu einem späteren Zeitpunkt das Pfand zurück erhalten. Legt er die Rechnung oder die Pfandmarke nicht vor, ist die Suche in den Dokumentationen für den Vertreiber aufwendig. **Positive Aspekte der IP:** + Altbatterien werden einer ordnungsgemäßen und umweltgerechten Entsorgung zugeführt und nicht vom Endnutzer einbehalten. + Durch die Erstattung des Pfands gegen Rückgabe einer Altbatterie bei gleichzeitigem Kauf einer neuen Fahrzeugbatterie oder gegen Vorlage einer Rechnung oder gegen Vorlage einer Pfandmarke wird sichergestellt, dass Händler nur so viele Batterien zurücknehmen müssen, wie sie als neue Batterien auch ausgegeben haben. **Negative Aspekte der IP:** - Die Pfandregelung ist nach Aussagen der Praxis soweit praktikabel und notwendig, wenn auch etwas aufwendig. Konkrete Verbesserungen wurden von Industrieseite nicht vorgeschlagen.			
Ansatzpunkt zur Kostensenkung			
--			
Verbesserungsvorschläge			
--			
Notwendige Voraussetzungen für die Umsetzung des Verbesserungsvorschlages			
--			

Informations-pflicht(en)	Bezeichnung laut WebSKM-Datenbank	Paragraph	Gesetz
	Vertreiber haben über die Sammlung, Rücknahme und Verwertung von Fahrzeug- und Altbatterien zu berichten	§ 15 Abs. 3	BattG
Bewertung			
Zweck der IP: Diese Informationspflicht stellt sicher, dass Altbatterien bei den Vertreibern abgegeben werden, die diese anschließend einer ordnungsgemäßen und umweltgerechten Entsorgung zuführen. Diese Informationspflicht stellt Transparenz über Rücknahmequoten her. **Vorgehen bei der Erfüllung der IP:** (1) Im Rahmen des Gemeinsamen Rücknahmesystems wird dem Umweltbundesamt jährlich bis zum 30. April eine Dokumentation vorgelegt, die über die Anzahl der in Verkehr gebrachten, die Anzahl der zurückgenommenen und die Anzahl der stofflich verwerteten Gerätebatterien jeglicher Art Auskunft gibt. Vertreiber von Fahrzeugbatterien müssen dazu über die Sammlung, Rücknahme und Verwertung von Fahrzeug-Altbatterien Bericht erstatten. Des Weiteren müssen sie Angaben über ihre eigene erreichte Sammelquote, ihre eigene erreichte Verwertungsquote für Fahrzeug-Altbatterien sowie die qualitativen und quantitativen Verwertungs- und Beseitigungsergebnisse abgeben. Das Gemeinsame Rücknahmesystem veröffentlicht die Dokumentation binnen eines Monats nach Vorlage beim Umweltbundesamt auf seiner Internetseite (http://www.grs-batterien.de). (2) Hersteller von Fahrzeugbatterien können für mehrere Vertreiber eine gemeinsame Dokumentation vorlegen. **Positive Aspekte der IP:** + Vertreiber von Fahrzeugbatterien (Händler, Werkstätten) dokumentieren in ihrem eigenen Interesse insbesondere durch die Pfandaktivitäten ihre Vorgänge zur Aus- und Rückgabe sowie Abgabe zur Verwertung. So sind die meisten in dieser Informationspflicht zu meldenden Daten unkompliziert generierbar. + Eine gesammelte Berichterstattung durch den Hersteller von Fahrzeugbatterien ist möglich. **Negative Aspekte der IP:** - Die qualitativen und quantitativen Verwertungs- und Beseitigungsergebnisse könnten insbesondere für Händler und Werkstätten schwer zu ermitteln sein. Zu dieser Informationspflicht konnten im Rahmen dieser Studie jedoch keine Verbesserungs- oder Vereinfachungsmaßnahmen ermittelt werden.		
Ansatzpunkt zur Kostensenkung			
--			
Verbesserungsvorschläge			
--			
Notwendige Voraussetzungen für die Umsetzung des Verbesserungsvorschlages			
--			

Informations-pflicht(en)	Bezeichnung laut WebSKM-Datenbank	Paragraph	Gesetz
	Vor dem Inverkehrbringen sind Fahrzeugbatterien dem Umweltbundesamt zu melden	§ 4 Abs. 1	BattG
Bewertung			

Zweck der IP: Diese Informationspflicht stellt sicher, dass Fahrzeugbatterien vor dem in Verkehrbringen dem Umweltbundesamt gemeldet werden.

Vorgehen bei der Erfüllung der IP: Jeder Hersteller meldet dem Umweltbundesamt elektronisch über die Internetseite des Umweltbundesamtes (BattG-Melderegister: https://www.battg-melderegister.umweltbundesamt.de/battg/authenticate.do), dass er Batterien in Verkehr bringt und um welche Batterien es sich dabei handelt. Dazu macht der Hersteller außerdem Angaben zu seiner Identität, seinen Kontaktdaten sowie Daten über die Wahrnehmung der Produktverantwortung durch den Anzeigenden. Jede Änderung dieser Angaben sowie die dauerhafte Aufgabe des Inverkehrbringens teilt er dem Umweltbundesamt unverzüglich mit. Das Umweltbundesamt bestätigt anschließend den Eingang der übermittelten Daten. Des Weiteren bietet das Gemeinsame Rücknahmesystem die Übernahme der Anzeigen nach § 4 Abs. 1 BattG an: http://www.grs-batterien.de/fileadmin/user_upload/Download/Hersteller/Flyer_UBA-Registrierung_2009.pdf.

Positive Aspekte der IP:
+ Vertreiber von Fahrzeugbatterien (Händler, Werkstätten) dokumentieren in ihrem eigenen Interesse insbesondere durch die Pfandaktivitäten ihre Vorgänge zur Aus- und Rückgabe sowie Abgaben zur Verwertung. So sind die meisten in dieser Informationspflicht zu meldenden Daten unkompliziert generierbar.

+ Eine gesammelte Berichterstattung durch den Hersteller von Fahrzeugbatterien ist möglich.

+ Alle Angaben können elektronisch online über das BattG-Melderegister erfasst werden (https://www.battg-melderegister.umweltbundesamt.de/battg/authenticate.do).

+ Ein ausführliches Benutzerhandbuch wird für das BattG-Melderegister zur Verfügung gestellt (http://www.umweltbundesamt.de/abfallwirtschaft/battg/Benutzerhandbuch_BattG-Melderegsietr_V1.0.pdf).

Für diese Informationspflicht bestehen keine Ansatzpunkte zur Verbesserung.

Ansatzpunkt zur Kostensenkung

--

Verbesserungsvorschläge

--

Notwendige Voraussetzungen für die Umsetzung des Verbesserungsvorschlages

--

Informations-pflicht(en)	Bezeichnung laut WebSKM-Datenbank	Paragraph	Gesetz
200608311041583	Zusätzliche Pflichten bei der Ausstellung von Rechnungen in besonderen Fällen	§ 14a Abs. 3	UStG

Bewertung

Zweck der IP: Diese Informationspflicht vereinfacht die Fahrzeugeinzelbesteuerung beim innergemeinschaftlichen Erwerb neuer Fahrzeuge, da die Umsatzsteuer-Identifikationsnummern des Erwerbers und des Leistungsempfängers beiden bekannt werden.

Vorgehen bei der Erfüllung der IP: Führt der Unternehmer eine innergemeinschaftliche Lieferung aus, stellt er eine Rechnung, welche die Umsatzsteuer-Identifikationsnummer des Unternehmers und die des Leistungsempfängers ausweist.

Positive Aspekte der IP:
+ Die Umsatzsteuer-Identifikationsnummern stellen für die Praxis kein Problem dar. Aus die-

sem Grund sind keine Verbesserungsmaßnahmen vorgeschlagen.
Ansatzpunkt zur Kostensenkung
--
Verbesserungsvorschläge
--
Notwendige Voraussetzungen für die Umsetzung des Verbesserungsvorschlages
--

Informations-pflicht(en)	Bezeichnung laut WebSKM-Datenbank	Paragraph	Gesetz
2006101308492510	Abgabe von Steuererklärungen bei der Fahrzeugeinzelbesteuerung	§ 18 Abs. 5a	UStG

Bewertung

Zweck der IP: Die Fahrzeugeinzelbesteuerung ermöglicht dem Erwerber bei innergemeinschaftlichem Erwerb neuer Fahrzeuge, die Umsatzsteuer in Deutschland geltend zu machen.

Vorgehen bei der Erfüllung der IP:
(1) Beim innergemeinschaftlichen Erwerb neuer Fahrzeuge (gilt nicht für den Erwerb durch Unternehmen von Fahrzeugen als Betriebsgegenstand) ist die Steuer für jeden einzelnen steuerpflichtigen Erwerb zu berechnen (Fahrzeugeinzelbesteuerung). Ein Beispiel: Händler erwerben innergemeinschaftlich auf Wunsch ihrer Kunden neue Fahrzeuge, dann vollzieht sich die Fahrzeugeinzelbesteuerung wie folgt: Der Erwerber (in dem Fall der Händler) „hat spätestens bis zum 10. Tag nach Ablauf des Tages, an dem die Steuer entstanden ist, eine Steuererklärung nach amtlich vorgeschriebenem Vordruck abzugeben, in der er die zu entrichtende Steuer selbst zu berechnen hat (Steueranmeldung)“. Für innergemeinschaftliche Lieferungen sind Buchungs- und Verwendungsnachweise zu erbringen. Der Buchungsnachweis gibt Auskunft über den Verkaufsvorgang (Käufer, Rechnungsnummer, etc.). Der Verwendungsnachweis stellt sicher, dass das Fahrzeug tatsächlich im Ausland angekommen ist. Dazu muss (a) der Abnehmer eine Kopie des Fahrzeugscheins im Ausland erbringen, (b) erfolgt der Abgleich des USt-Ausweises im Ausland. Umsatzsteuer-Identifikationsnummer des Unternehmers und die des Leistungsempfängers sind anzugeben. Gibt der Erwerber die Steueranmeldung nicht ab oder hat er die Steuer nicht richtig berechnet, so kann das Finanzamt die Steuer festsetzen.
(2) Zusätzlich sind diese Positionen in der Umsatzsteuererklärung unter Angabe der Umsatzsteuer-Identifikationsnummern des Abnehmers gesondert auszuweisen.
(3) Die Umsatzsteuer-Identifikationsnummern können vom Bundesfinanzamt über eine Online-Anfrage geprüft werden. Dabei ist die "Vorabanfrage" (klärt, ob die vorliegende ID-Nr. existiert) von der "qualifizierten Anfrage" (bestätigt, dass die vorliegende ID-Nr. korrekt ist) zu unterscheiden. Liegt keine gültige bzw. korrekte Umsatzsteuer-Identifikationsnummern vor, muss der Händler die USt für die betreffende innergemeinschaftliche Lieferung selbst tragen.

Positive Aspekte der IP:
+ Die Umsatzsteuer-Identifikationsnummern stellen für die Praxis kein Problem dar.

Negative Aspekte der IP:
- Kommt es in dem Steueranmeldungs- und -buchungsprozess zu formalen Fehler, muss der Händler die USt für die betreffende innergemeinschaftliche Lieferung selbst tragen.

Ansatzpunkt zur Kostensenkung
Transparenz und Unterstützung im Steueranmeldungs- und -buchungsprozess
Verbesserungsvorschläge

Da in der Regel formale Fehler in der Praxis zu Einbußen bei innergemeinschaftlichen Lieferungen für Erwerber führen, wäre eine intensive Unterstützung etwa durch vereinfachte Formulare, Leitfäden oder Schulungen ratsam. Dies führt zu geringeren Bürokratiekosten, weil ein besseres Verständnis zu einer effizienteren Informationsbereitstellung beiträgt. Gleichzeitig würde die Transparenz der Fahrzeugeinzelbesteuerung erhöht.
Notwendige Voraussetzungen für die Umsetzung des Verbesserungsvorschlages
Prozess der Steueranmeldung und -buchung kritisch prüfen, Leitfäden erstellen

Informations-pflicht(en)	Bezeichnung laut WebSKM-Datenbank	Paragraph	Gesetz
200610170724595	Buchnachweis bei innergemeinschaftlichen Lieferungen neuer Fahrzeuge	§ 4 Nr. 1 Buchstabe b und § 6a Abs. 3	UStG

Bewertung

Zweck der IP: Die Fahrzeugeinzelbesteuerung ermöglicht dem Erwerber bei innergemeinschaftlichem Erwerb neuer Fahrzeuge, die Umsatzsteuer in Deutschland geltend zu machen.

Vorgehen bei der Erfüllung der IP: Die Lieferungen und sonstigen Leistungen, die ein Unternehmer im innergemeinschaftlichen Warenverkehr gegen Entgelt im Rahmen seines Unternehmens ausführt sind steuerfrei. Eine innergemeinschaftliche Lieferung liegt vor, wenn bei einer Lieferung die folgenden Voraussetzungen erfüllt sind und vom Unternehmer nachgewiesen werden:

(1) Der Abnehmer ist ein Unternehmer, der den Gegenstand der Lieferung für sein Unternehmen erworben hat, oder eine juristische Person oder bei der Lieferung eines neuen Fahrzeuges auch jeder andere Erwerber.

(2) Der Erwerb des Gegenstands der Lieferung unterliegt beim Abnehmer in einem anderen Mitgliedstaat den Vorschriften der Umsatzbesteuerung.
Der Nachweis erfolgt in der Praxis durch Buchungs- und Verwendungsnachweise. Der Buchungsnachweis gibt Auskunft über den Verkaufsvorgang (Käufer, Rechnungsnummer, etc.). Der Verwendungsnachweis stellt sicher, dass das Fahrzeug tatsächlich im Ausland angekommen ist. Dazu muss (a) der Abnehmer eine Kopie des Fahrzeugscheins im Ausland erbringen, (b) erfolgt der Abgleich des USt-Ausweises im Ausland. Die Umsatzsteuer-Identifikationsnummer des Unternehmers und die des Leistungsempfängers sind anzugeben.

Die Umsatzsteuer-Identifikationsnummern können vom BMF über eine Online-Anfrage geprüft werden. Dabei ist die "Vorabanfrage" (klärt, ob die vorliegende ID-Nr. existiert) von der "qualifizierten Anfrage" (bestätigt, dass die vorliegende ID-Nr. korrekt ist) zu unterscheiden. Liegt keine gültige bzw. korrekte Umsatzsteuer-Identifikationsnummern vor, muss der Händler die USt für die betreffende innergemeinschaftliche Lieferung selbst tragen. Die Einzelheiten zur Erfüllung des Nachweises bestimmt und ändert das Bundesministerium der Finanzen (BMF) mit Zustimmung des Bundesrates.

Positive Aspekte der IP:
+ Die Umsatzsteuer-Identifikationsnummern stellen für die Praxis kein Problem dar.

Negative Aspekte der IP:
- Kommt es zu kleinsten formalen Fehler, muss der Händler die USt für die betreffende innergemeinschaftliche Lieferung selbst tragen.

- Die Informationen, die für die Informationspflicht § 6a Abs. 3 UStG bereitgestellt werden müssen, können von den Unternehmen nicht anderweitig verwendet werden. Dies ist das Ergebnis der Händler-Befragung dieses Gutachtens.

Ansatzpunkt zur Kostensenkung

Transparenz und Unterstützung im Steueranmeldungs- und -buchungsprozess
Verbesserungsvorschläge
Da in der Regel formale Fehler in der Praxis zu Einbußen bei innergemeinschaftlichen Lieferungen für Erwerber führen, wäre eine intensive Unterstützung etwa durch vereinfachte Formulare, Leitfäden oder Schulungen ratsam. Dies führt zu geringeren Bürokratiekosten, weil ein besseres Verständnis zu einer effizienteren Informationsbereitstellung beiträgt. Gleichzeitig würde die Transparenz der Fahrzeugeinzelbesteuerung erhöht.
Notwendige Voraussetzungen für die Umsetzung des Verbesserungsvorschlages
Prozess der Steueranmeldung und -buchung kritisch prüfen, Leitfäden erstellen

8 Zusammenfassung und Ausblick

Die Arbeiten der vorliegenden Studie wurden in fünf Bereiche unterteilt: (1) die Basisarbeiten, die Abgrenzungen und Definitionen zentraler Begriffe sowie ein umfangreiches Literaturstudium umfassen, (2) die Auswertung der WebSKM-Datenbank des Statistischen Bundesamtes mit Hilfe der für diese Studie vorgenommenen Operationalisierung der Automobilindustrie, (3) die Durchführung von Interviews, um Verbesserungs- und Vereinfachungsmaßnahmen, sowie weitere für die Automobilindustrie relevante Informationspflichten zu identifizieren, (4) die quantitative Auswertung der Informationspflichten, die in der WebSKM-Datenbank erfasst sind, und (5) die ausführliche Dokumentation von Handlungsempfehlungen zur Senkung von branchenspezifischen Bürokratiekosten in der Automobilindustrie.

Die detaillierten Verbesserungs- und Vereinfachungsvorschläge aus Kapitel 7.3 werden in der nachstehenden Tabelle zusammengefasst.

Tabelle 10: Handlungsempfehlungen im Überblick

Handlungsbereich	Handlungsempfehlung
Rechtsvereinfachung und Reduktion von Informationspflichten	- Abschaffung der Informationspflicht - Kürzung der Informationspflicht auf das erforderliche Minimum der Nachweiserbringung - Beschränkung der Informationspflicht auf ein Minimum von Unternehmen bzw. Branchen; Ausnahme von KMU - Reduktion der Häufigkeit der Informationsübermittlung - Erfüllung der Informationspflicht durch Nutzung vorhandener Daten an anderer Stelle - Reduktion von statistischen Erhebungen und Anpassung der Datenanforderungen an die generierbaren statistischen Daten der Unternehmen in der Automobilindustrie
Vereinfachung von administrativen Prozessen	- Gemeinsame Nutzung von Informationen an verschiedenen Stellen; Reduktion mehrfacher Datenerhebungen - Vereinfachung von Formularen - Vereinfachung und/oder Reduktion der Nachweiserbringung bei den betreffenden Informationspflichten - Verlängerung der Gültigkeitsdauer von bspw. Werkstattkarten
e-Government	- Elektronische Bereitstellung von Formularen, Formulare im Internet - Daten werden durch staatliche Stellen weitestmöglich in Formulare eingetragen - Elektronische Übermittlung der Daten an staatliche Stellen - Überwinden der fehlenden Beweiskraft elektronischer Daten - Formulare an EDV der Unternehmen anbinden, Schnittstellen zu unternehmensinternen ERP-Systemen definieren

	- Transponderlösungen für Datenerfassung und -übermittlung - Formulare auf das notwendige Minimum reduzieren - Formulare klar strukturieren und Querverweise entfernen
Verbesserung der Kommunikation	- Sicherstellung der Verständlichkeit von Regelungen - Begleitende Hilfsangebote bei der Einführung neuer Regelungen durch die zuständigen staatlichen Stellen - Unterstützung bei der Erfüllung von neuen bzw. geänderten Informationspflichten - Verstärkte Kommunikation mit den Unternehmen im Rahmen einer „bürgerorientierten“ Verwaltung
Reduktion der wertschöpfungsketten-internen induzierten Bürokratiekosten	- Übernahme der Meldungen durch die Datengenerierenden Stellen (bspw. Schulungsstätten, Technischer Dienst, etc.)
Harmonisierung	- Untersuchung von Verbesserungsmöglichkeiten für EU-Recht-induzierte Bürokratiekosten - Harmonisierung von Umweltbestimmungen auf EU-Ebene - Vereinheitlichung von bundesländerspezifischen Genehmigungsverfahren

Um **weitere Möglichkeiten zur Bürokratiekostensenkung** zu identifizieren, werden im Folgenden erstens die Aussagen der Experten aus den Unternehmen aufgezeigt, die in keinem direkten Zusammenhang mit den Informationspflichten stehen und zweitens wird auf eine Forschungsinitiative des Fraunhofer-Instituts hingewiesen, aus der sich evtl. weitere Ansätze ableiten lassen.

8.1 Weitere Potenziale

Aus den detaillierten Verbesserungs- und Vereinfachungsvorschlägen in Kapitel 7.3 lassen sich drei allgemeine Vorschläge ableiten:

1. Identifikationsnummern für zentrale Dokumente zur Erfüllung von Informationspflichten vergeben,
2. Standardschnittstellen für elektronische Formulare definieren und
3. Workflowstandard definieren bzw. Workflow-System (bspw. Open-Source) bereitstellen.

Ad 1: Bei vielen Informationspflichten müssen die erforderlichen Dokumente physisch oder elektronisch vorgelegt oder bereitgehalten werden. Gegebenenfalls kann die Vergabe einer eindeutigen ID für jedes Dokument sowie die Nennung der ID in der jeweiligen Gesetzesgrundlage sinnvoll sein. Mehrfache Behördengänge könnten

vermieden, Dokumente schneller und unkomplizierter identifiziert, archiviert und zur Erfüllung der Informationspflicht nachgewiesen werden.

Ad 2: Bei vielen Informationspflichten müssen Formulare mit Stammdaten des jeweiligen Unternehmens ausgefüllt werden. Eine einheitliche Verwendung der Stammdaten in allen elektronischen Formularen, vereinfacht die Erstellung von Schnittstellen zum Ausfüllen von Formularen. Würden die Stammdaten der Unternehmen in einem definierten Format vorgehalten werden, könnte das Ausfüllen der Standardfelder eines elektronischen Formulars automatisch erfolgen.

Ad 3: Hinter der Erfüllung von Informationspflichten stehen, zumindest für regelmäßig zu erfüllende Informationspflichten, Standardprozesse, die in den jeweiligen Unternehmen unterschiedlich ausgeprägt sind. Auf Seiten der zuständigen Behörde bestehen einheitliche, größtenteils standardisierte Abläufe. Derzeit scheinen die Konzepte der Automatisierung von Prozessen zur Erfüllung von Informationspflichten lediglich die Umsetzung von (eigenständigen) Formularen oder Online-Plattformen vorzusehen (vgl. BattG). Durch die Bereitstellung eines Workflowsystems bzw. eines offenen Workflowstandards (z.B. Open-Source-Entwicklungsumgebung) könnte sich ein Unternehmen bis zur Übergabe an den Workflow der Behörde optimieren. Ein Standard schafft günstigere Entwicklungsmöglichkeiten zur Automatisierung in den Unternehmen und den Behörden. Basierend auf dem Standard können interne Prozesse der Erfüllung von Informationspflichten bspw. durch Verbände optimiert werden und einheitlich bei den Verbandsunternehmen eingesetzt werden. Open-Source-Lösungen sind besonders für KMU geeignet, da sie keine zusätzlichen Kosten (in der Anschaffung) verursachen.

Weitere Potenziale zur Senkung von (nicht nur branchenspezifischen) Bürokratiekosten in der Automobilindustrie können sich aus den folgenden Aspekten ergeben:

1. Untersuchung von Verbesserungsmöglichkeiten für direkt geltendes EU-Recht-induzierte Bürokratiekosten,
2. Harmonisierung von Umweltbestimmungen auf EU-Ebene,
3. Reduktion von statistischen Erhebungen und Anpassung der Datenanforderungen an die generierbaren Daten der Unternehmen in der Automobilindustrie,
4. Vereinheitlichung von bundesländerspezifischen Genehmigungsverfahren,

5. Unterstützung bei der Einführung und Erfüllung von neuen bzw. geänderten Informationspflichten,
6. Überwinden der fehlenden Beweiskraft elektronischer Daten.

In den geführten Experteninterviews wurde immer wieder hervorgehoben, dass **EU-Recht-induzierte Bürokratiekosten** für die Unternehmen in der Automobilindustrie wesentlich relevanter sind als Bürokratiekosten aus nationalen Verordnungen.

Für OEM sind Umwelt-, Sicherheits- und lichttechnische Auflagen sinnvoll und zweckmäßig; allein schon aus Gründen der Kundenanforderungen und -wahrnehmung. **Umweltbezogene Auflagen und Bestimmungen** sind für OEM eine Quelle erhöhter bürokratischer Aufwände. So sind die in der BImSchV festgelegten CO_2-Emissionswerte und die entsprechende Besteuerung in EU-Ländern unterschiedlich. Durch eine Harmonisierung könnte eine Senkung von Bürokratiekosten herbeigeführt werden.

Statistische Erhebungen verursachen für alle Unternehmen in der Automobilindustrie Bürokratiekosten. Für statistische Erhebungen müssen Daten generiert werden, die der Erhebung genügen, jedoch für die Unternehmen keine Aussagekraft haben. Ein Beispiel ist das Umweltstatistikgesetz, welches Umweltbetriebskosten und Umweltinvestitionen erfasst. Die Daten, die dafür zusammengetragen werden, verwenden die Unternehmen intern nicht. Extern erscheinen die Daten in einem Umweltbericht. Die für den Bericht generierten Zahlen haben oftmals keine Aussagekraft für evtl. zu ergreifende oder bereits ergriffene Umweltmaßnahmen der Unternehmen. Eine Abstimmung externer und interner Datenbedürfnisse kann hier Abhilfe schaffen.

Ähnlich wie bei den statistischen Erhebungen gibt es auch bei anderen Informationspflichten **bundesländerspezifische Genehmigungsverfahren**. Eine bundesländerübergreifende Vereinheitlichung würde Transparenz schaffen und Bürokratiekosten reduzieren.

Für Unternehmen der Automobilindustrie ist die **Einführung und Erfüllung von neuen bzw. geänderten Informationspflichten** mit Etablierungs- und Lernkosten verbunden. Die Erfüllung von neuen bzw. geänderten Informationspflichten würde für die Unternehmen vereinfacht, wenn sie sich durch entsprechende Prozessanpassungen bereits vor Inkrafttreten dieser darauf einstellen könnten. Bei der Einführung einer Informationspflicht könnten Bürokratiekosten reduziert werden, indem zu jeder

Informationspflicht bereits vor Inkrafttreten der Informationspflicht eine „Anleitung“ angefertigt würde. Dann könnte der Prozess in Unternehmen rechtzeitig eingeführt und automatisiert werden.

Ein generelles Problem ist nach wie vor oftmals **fehlende Beweiskraft elektronischer Daten**, die sich in wie folgt äußert: Unterschriftenregelung in Unternehmen sind des Öfteren der Grund dafür, dass Informationspflichten nicht online erfüllt werden oder erfüllt werden können. Bspw. sieht die Unterschriften- und Freigaberegelung eines im Rahmen dieser Studie interviewten Unternehmens vor, dass jedes nach außen gehende Unternehmensdatum durch zwei Unterschriftsberechtigte freigegeben werden muss. In anderen Unternehmen der Automobilindustrie werden ähnliche Regelungen existieren. Um den unternehmensintern vorgeschalteten Freigabeprozess zu wahren, sollte dieser mit den Online-Lösungen folglich ebenfalls durchlaufen werden können. Gleichzeitig wird dadurch die Wahrscheinlichkeit und Akzeptanz zur Nutzung von Online-Lösungen für die Erfüllung von Informationspflichten - und insbesondere für die Erhebung statistischer Daten - erhöht. Etwaige Erleichterungen im Ablauf seitens der Ressorts sind den Unternehmen noch nicht bekannt.

8.2 Weiterführende Forschung

Neben den in der Studie erarbeiteten Verbesserungs- und Vereinfachungsmaßnahmen zur Senkung von Bürokratiekosten werden auch in anderen Projekten anderer Bereiche entsprechende Maßnahmen erarbeitet, wie das nachstehende Beispiel zeigt.

Die Schaffung von Prozessen in denen der Fahrzeughalter möglichst viel online mit der Zulassungsbehörde abwickeln kann, ist Bestandteil des Aktionsplans Deutschland-online und wird derzeit auch in Pilotversuchen vorbereitet. Ab 01. November 2010 wird in Deutschland der Personalausweis in Scheckkartenformat ausgegeben. Mit Hilfe dieses neuen Personalausweises wird gleichzeitig die elektronische Kfz-Zulassung realisiert. Behördengänge und Wartezeiten entfallen mit diesem Schritt im

Rahmen der deutschlandweiten Modernisierung der Verwaltung und Annäherung an den Bürger.[86]

Entwickelt wurde der neue Personalausweis von dem Konsortium (ARGE eKfz) bestehend aus dem Fraunhofer Institut, Christoph Kroschke GmbH, dem Landesamt für Bürger- und Ordnungsangelegenheiten Berlin, der Daimler AG Mercedes-Benz Niederlassung Berlin sowie dem ITDZ Berlin als Verwaltungs-IT-Infrastrukturdienstleister.

Die Kfz-Anmeldung ist für den Bürger eine zeitaufwändige Aufgabe, die mit der erarbeiteten e-Government-Lösung zukünftig erleichtet und vereinfacht wird. Alle notwendigen Leistungen werden dann an einem Ort gebündelt; so kann mit Hilfe der eID-Funktion des neuen Personalausweises die Zulassung des Fahrzeugs direkt im Autohaus über ein Zulassungsportal beantragt und Fahrzeugdaten über das Portal elektronisch an die Zulassungsstelle übermittelt werden. Die Zulassungsstelle empfängt die Daten verschlüsselt. Für den Bürger werden Wege und Wartezeiten für An- und Ummeldung wesentlich kürzer. Für die Zulassungsstelle wird eine prozessorientierte, effizientere und kostengünstigere Bearbeitung ermöglicht. Insgesamt wird die Zusammenarbeit für alle Beteiligten transparenter.

Dieser Lösungsansatz zur bürgerorientierten Verwaltung ist zwar zunächst für Privatpersonen gedacht, wäre in modifizierter Form aber auch für andere Anwendungen in der Automobilindustrie denkbar. Ein Beispiel wäre etwa die Antragstellung zur Erteilung und Ergänzung von EG-Typgenehmigungen oder die Unternehmenskarten für Fahrzeuge mit Fahrtschreibern und roten Kennzeichen.

[86] http://www.fokus.fraunhofer.de/de/elan/projekte/national/laufende_projekte/arge_ekfz/index.html

Glossar

1. GPSGV	Erste Verordnung zum Geräte- und Produktsicherheitsgesetz (Verordnung über das Inverkehrbringen elektrischer Betriebsmittel zur Verwendung innerhalb bestimmter Spannungsgrenzen)
1. SprengV	Erste Verordnung zum Sprengstoffgesetz
28. BImSchV	Achtundzwanzigste Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verordnung über Emissionsgrenzwerte für Verbrennungsmotoren)
ACEA	Association des Constructeurs Européens d'Automobiles (der europäische Automobilherstellerverband)
AltfahrzeugV	Verordnung über die Überlassung, Rücknahme und umweltverträgliche Entsorgung von Altfahrzeugen
Automobil-handel	Der Automobilhandel umfasst in seiner Definition i.w.S. jene Wirtschafts-subjekte, die sich gewerblich mit dem An- und Verkauf von Automobilen befassen, sowie unternehmenseigene Absatzorgane der Automobilher-steller, Handelsvertreter und Händler von Kraftwagenteilen und -zubehör.
Automobil-industrie	Das Verständnis der Automobilindustrie in der vorliegenden Studie baut auf dem Verständnis des VDA auf, ergänzt den Umfang jedoch um den Automobilhandel und die Instandhaltung und Reparatur von Kraftwagen (vgl. Kapitel 4).
BattG	Gesetz über das Inverkehrbringen, die Rücknahme und die umweltver-trägliche Entsorgung von Batterien und Akkumulatoren
BMAS	Bundesministerium für Arbeit und Soziales
BMF	Bundesministerium der Finanzen
BMI	Bundesministerium des Innern
BMU	Bundesministeriums für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit
BMVBS	Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung
BMWi	Bundesministeriums für Wirtschaft und Technologie
EG-TypV	Verordnung über die EG-Typgenehmigung für Fahrzeuge und Fahrzeug-teile
ERP-Systemen	Enterprise Resource Planning System (ERP) ist eine komplexe Anwen-dungssoftware zur Unterstützung der Ressourcenplanung eines Unter-nehmens. Die in einem Unternehmen vorhandenen Ressourcen (Kapital, Betriebsmittel oder Personal) sollen dadurch möglichst effizient für den betrieblichen Ablauf eingesetzt und somit die Steuerung von Geschäfts-prozessen optimiert werden. Ein bekanntes ERP-System ist SAP.
FIN	Fahrzeugidentifizierungsnummer

FPersV	Verordnung zur Durchführung des Fahrpersonalgesetzes (Fahrpersonalverordnung)
FzTV	Verordnung über die Prüfung und Genehmigung der Bauart von Fahrzeugteilen sowie deren Kennzeichnung (Fahrzeugteileverordnung)
KBA	Kraftfahrt-Bundesamt
KBA-Kodex	Der KBA-Kodex regelt die Ausführung des Geräte- und Produktsicherheitsgesetzes (GPSG) bei Straßenfahrzeugen und bildet damit die Handlungsgrundlage für das Kraftfahrt-Bundesamt (KBA) in seiner Funktion als zuständige Behörde im Sinne von § 2 Abs. 1 Geräte- und Produktsicherheitsgesetz (GPSG), soweit sie dem Straßen-Verkehrsgesetz (StVG) unterliegen.
LoF-EG-TypV	Verordnung über die EG-Typgenehmigung für land- oder forstwirtschaftliche Zugmaschinen, ihre Anhänger und die von ihnen gezogenen auswechselbaren Maschinen sowie für Systeme, Bauteile und selbständige technische Einheiten dieser Fahrzeuge
Nicht sicheres Produkt	Nicht sicher ist ein Produkt, wenn es den Sicherheits- und Gesundheitsanforderungen anwendbarer Rechtsverordnungen nicht entspricht oder die Sicherheit und Gesundheit der Verwender oder Dritter bei bestimmungsgemäßer Verwendung oder vorhersehbarer Fehlanwendung gefährdet. Der Mangel oder die Gefährdung treten plötzlich und unvorhersehbar auf. Sie stellen für den Verwender oder Dritte eine unabwendbare unmittelbare Gefahr dar.[87]
NKR	Normenkontrollrat
OEM	Original Equipment Manufacturer
Pkw-EnVKV	Verordnung über Verbraucherinformationen zu Kraftstoffverbrauch und CO2-Emissionen neuer Personenkraftwagen (Pkw-Energieverbrauchskennzeichnungsverordnung)
Produkt	Als Produkt gelten Fahrzeuge, die zum Betrieb auf öffentlichen Verkehrswegen bestimmt sind. Hinzu kommen Fahrzeugteile und Gegenstände, die für die Verwendung an solchen Fahrzeugen vorgesehen sind.[88] Als Produkt in dieser Studie gelten nicht[89] 1. schienengebundene Fahrzeuge 2. Fahrzeuge, die nicht zur Benutzung auf öffentlichen Verkehrswegen bestimmt sind (bspw. Motorsporträder) 3. nicht motorbetriebene Fortbewegungsmittel (bspw. Schiebe- und Greifreifenrollstühle, Rodelschlitten, Kinderwagen, Kinderroller, Kinderfahrräder u.ä.) 4. an Fahrzeugen auf- und angebaute Maschinen im Sinne der Richt-

[87] KBA-Kodex (2007), S. 7

[88] Vgl. KBA-Kodex (2007), S. 5f.

[89] Vgl. KBA-Kodex (2007), S. 5

	linie 98/37/EG, sofern sich die Gefahren nur beim Betrieb der Maschine abseits öffentlicher Verkehrswege ergeben.
Produktverantwortliche	Produktverantwortliche sind Hersteller, Bevollmächtigte, Einführer oder Händler.[90]
Rückruf	Der Rückruf stellt eine von mehreren Möglichkeiten dar, um von Produkten ausgehende Gefahren für die Sicherheit und Gesundheit der Verwender zu beseitigen, abzuwenden oder zu vermindern. Dabei wird ein bereits in den Verkehr gebrachtes Produkt endgültig oder temporär vom Besitzer an den Produktverantwortlichen zurückgegeben. Der Rückruf kann freiwillig erfolgen und ggf. vom KBA überwacht werden. der Rückruf kann aber auch vom KBA angeordnet werden. **Freiwilliger Rückruf** Der Produktverantwortliche leitet freiwillig und selbständig einen freiwilligen Rückruf ein, wenn[91] 1. er Informationen darüber hat, dass ein Produkt den Sicherheits- und Gesundheitsanforderungen anwendbarer Rechtsverordnungen nicht entspricht oder 2. die Sicherheit und Gesundheit der Verwender oder Dritter bei bestimmungsgemäßer Verwendung oder vorhersehbarer Fehlanwendung gefährdet. Erhält das KBA von einem freiwilligen Rückruf Kenntnis, prüft es von Amts wegen, ob der Verdacht auf ein nicht sicheres Produkt besteht. Ergibt die behördeninterne Sachverhaltsbewertung, dass eine ernste Gefährdung der Sicherheit und Gesundheit von Personen besteht, prüft das KBA, ob die vom Produktverantwortlichen vorgeschlagenen Maßnahmen zur Beseitigung der Gefährdung ausreichend sind und es überwacht den freiwilligen Rückruf. Im Regelfall erachtet das KBA die Maßnahmen des Produktverantwortlichen als ausreichend, wenn sie im Einklang mit Anhang I, Abschnitt 2.6 des KBA-Kodex (2007) stehen.[92] Die Überwachung des freiwilligen Rückrufs bezieht sich auf die Wirksamkeit der Maßnahmen und deren zeitlichen Verlauf. Das KBA erwartet eine maximale Erfüllungsrate, was bei kennzeichenpflichtigen Fahrzeugen bis zur Betriebsuntersagung von Fahrzeugen führen kann, wenn der Fahrzeughalter der Aufforderung zur Behebung des Mangels in der vorgegebenen Frist nicht nachkommt.[93] **Angeordneter Rückruf** Das KBA ordnet einen Rückruf an, wenn der Produktverantwortliche nicht durch eigene Maßnahmen sicherstellt, dass ernste Gefährdungen (nicht sicheres Produkt) ausreichend schnell und wirksam beseitigt werden.[94]

[90] KBA-Kodex (2007), S. 7

[91] Vgl. KBA-Kodex (2007), S. 8

[92] KBA-Kodex (2007), S. 8

[93] KBA-Kodex (2007), S. 8

[94] KBA-Kodex (2007), S. 8

SKM	Das Standardkosten-Modell (SKM) ist eine international anerkannte Methode zur objektiven Ermittlung bürokratischer Belastungen. Zweck des SKM ist die Messung der mit der Erfüllung einer Informationspflicht einhergehenden Kosten. Die Ergebnisse der Messung werden in einer online zugänglichen Datenbank veröffentlicht (WebSKM-Datenbank). Mithilfe des SKM werden alle Informationspflichten erfasst, die mindestens zwei Jahre in Kraft waren. Auf diese Weise wird sichergestellt, dass Kosten nicht aufgrund mangelnder Erfahrungswerte falsch oder aufgrund noch zu realisierender Lerneffekte überhöht eingeschätzt werden. Alle mit dem SKM erfassten Informationspflichten gehen aus nationalem oder umgesetzten internationalem Recht hervor. Direkte EU-Verordnungen sowie Landesrecht werden im SKM nicht gemessen. Grundlage für die Berechnungen im Rahmen des SKM ist ein Standardprozess zur Erfüllung einer Informationspflicht.
StVZO	Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung
UStG	Umsatzsteuergesetz
VDA	Verband der Automobilindustrie e.V.
VDIK	Verband der Internationalen Kraftfahrzeughersteller e.V.
WebSKM-Datenbank	Die WebSKM-Datenbank ist eine webbasierte Datenbank, die dem Anwender die Möglichkeit bietet, Bürokratiebelastungen von Informationspflichten der Wirtschaft, Bürger und der Verwaltung einzusehen und auszuwerten. Grundlage der Messungen ist das Standardkosten-Modell (SKM). Die Datenbank wird kontinuierlich erweitert. Die WebSKM-Datenbank ist unter: https://www-skm.destatis.de/webskm/online zugänglich. Die WebSKM-Datenbank richtet sich an verschiedene Nutzergruppen: 1. Ressorts (Ministerien) haben als registrierte Nutzer einen umfangreicheren Datenzugriff, der ihnen als Arbeitsgrundlage zur Optimierung der Gesetzgebung dient. 2. Die interessierte Öffentlichkeit und 3. die Fachöffentlichkeit (bspw. Verbände und Forschungseinrichtungen) können Zugriff auf die wichtigsten Ergebnisse erhalten.
WZ2003-4Stellern	Der WZ2003-Code ist die Klassifikation der Wirtschaftszweige gemäß Ausgabe 2003 des Statistischen Bundesamtes (Wiesbaden April 2003), die auf der aktualisierten EU-Wirtschaftszweigklassifikation NACE Rev. 1.1 basiert.[95] Der NACE-Code wurde dabei wesentlich verfeinert, die WZ2003-4Steller geschaffen. Die WZ2003-4Steller untergliedern jeden Wirtschaftszeig in Klassen.[96] Eine ausführliche Übersicht ist als Pdf-Dokument unter: http://www.destatis.de/jetspeed/portal/cms/Sites/destatis/Internet/DE/Content/Klassifikationen/GueterWirtschaftklassifikationen/klassifikationwz2003__erl,property=file.pdf verfügbar.

[95] Vgl. WZ2003, S. 11

[96] Vgl. WZ2003, S. 12

ZDK	Zentralverband Deutsches Kraftfahrzeuggewerbe e.V.
ZFZR	Im Zentralen Fahrzeugregister (ZFZR) sind alle Anschriften der Halter von kennzeichenpflichtigen Fahrzeugen hinterlegt.

Literaturverzeichnis

Bayerische Staatsregierung Deregulierungskommission (2003), Entbürokratisieren, deregulieren, flexibilisieren. Vorfahrt für Unternehmen und Arbeit. München 2003.

Bundesrat (2006), Vereinfachung des unternehmerischen Alltags. Maßnahmen zur administrativen Entlastung und Erleichterung der Regulierung. Grundlagen der Wirtschaftspolitik Nr. 13D. Bericht des Bundesrates vom 18. Januar 2006.

Charité, D., Lauritsen, S., Ahlin, J., Stene, O., Barnes M. (o.J.), International Standard Cost Model Manual. Measuring and reducing administrative burdens for businesses. In: International SCM Network To reduce administrative burdens.

Corsten, H., Gössinger, R. (2001), Einführung in das Supply Chain Management, München, Wien 2001.

Die Bundesregierung (2006), Handbuch der Bundesregierung zur Ermittlung und Reduzierung der durch bundesstaatliche Informationspflichten verursachten Bürokratielasten. Einführung des Standardkosten-Modells. Methodenhandbuch der Bundesregierung. Programm Bürokratiekostenabbau und bessere Rechtssetzung. Version 1, Wiesbaden, August 2006.

Die Bundesregierung (2007), Bürokratiekosten: Erkennen - Messen - Abbauen. Bericht der Bundesregierung 2007 zur Anwendung des Standardkosten-Modells. Berlin, Oktober 2007.

Diez, W. (2006), Automobilmarketing: Navigationssystem für neue Absatzstrategien, 5. Aufl., Landsberg/Lech 2006.

Florenz, P.J. (1995), Konzept des vertikalen Marketings – Entwicklung und Darstellung am Beispiel der deutschen Automobilwirtschaft, Bergisch Gladbach 1992.

Graf, A. (2008), Geschäftsmodelle im europäischen Automobilvertrieb, Wiesbaden 2008.

ifo – Institut für Wirtschaftsforschung München (2002), Telefonumfrage zur Bürokratiebelastung im Auftrag der Wirtschaftswoche, Ausgabe 8/2002 vom 14.02.2002, S. 26-37.

KBA-Kodex (2007), Kodex zur Ausführung des Geräte- und Produktsicherheitsgesetzes (GPSG) bei Straßenfahrzeugen. Kraftfahrt-Bundesamt, Flensburg 2007. URL: http://www.kba.de/nn_125104/DE/Fahrzeugtechnik/Produktsicherheit__Rueckrufe/Kodex/kodex__pdf,templateId=raw,property=publicationFile.pdf/kodex_pdf.pdf

McKinsey & Company Inc., Institut für Kraftfahrwesen Aachen (1999), Profitable Wachstumsstrategien in der Automobilzulieferindustrie, Berlin, Aachen 1999.

Meinig, W. (1995), Grundbegriffe der Automobilwirtschaft, Bamberg 1995.

Mercer Management Consulting, HypoVereinsbank (2001), Automobiltechnologie 2010 – Technologische Veränderungen im Automobil und ihre Konsequenzen für Hersteller, Zulieferer und Ausrüster, München, Frankfurt 2001.

Nicoletti, G., Scarpetta, S., Boylaud, O. (2000), Summary Indicators of Product Market Regulation with an Extension to Employment Protection Legislation. Economic Department, OECD Working Papers No. 226, Paris 2000.

Nijsen, A., Vellinga, N. (2002), A Model to Measure the Administrative burden of Businesses. Research Report 0110 MISTRAL. SCALES - Scientific Analysis of Entrepreneurship and SMEs, Zoetermeer, März 2002.

Öster. BMF - Bundesministerium für Finanzen (2007), Handbuch Standardkostenmodell Österreich. Initiative Verwaltungskosten senken für Unternehmen. Wien, Januar 2007.

Schorn, M., Richter, M. (2006), Eine Definition des Bürokratiekostenbegriffs für Politik und Forschung. 2. Aufl., Schriften zur Wirtschafts- und Politikforschung Nr. 1, IWP Institut für Wirtschafts- und Politikforschung Richter & Schorn, Köln 2006.

Schulze, G. G. (2009), Bürokratie- und Regulierungskosten in der chemischen Industrie. Potenziale zu ihrer Reduktion. VCI-Studie, Frankfurt a. M. 2009.

Verband der Automobilindustrie - VDA (2006), Jahresbericht 2006. URL: http://www.vda.de/de/publikationen/jahresberichte/index.html

WZ2003 - Klassifikation der Wirtschaftszweige (2003), Klassifikation der Wirtschaftszweige mit Erläuterungen. Statistisches Bundesamt, Wiesbaden April 2003. URL: http://www.destatis.de/jetspeed/portal/cms/Sites/destatis/Internet/DE/Content/Klassifikationen/GueterWirtschaftklassifikationen/klassifikationwz2003__erl,property=file.pdf.